

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część III. — Wydana i rozesłana dnia 5 stycznia 1886.

7.

Dokument koncesyjny z dnia 1 stycznia 1886,

na kolej północną Cesarza Ferdynanda.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroatycki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Areyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka akcyjna kolei północnej Cesarza Ferdynanda w myśl umowy z dnia 10 stycznia i 17 lipca 1885 z nią zawartej podała prośbę o nadanie jej nowej koncesyi do utrzymywania ruchu na wszystkich tych kolejach przez rzeczoną Spółkę dotychczas wybudowanych lub nabytych, które mają służyć do obrotu publicznego i zarazem prosiła o nadanie jej koncesyi do wybudowania i utrzymywania w ruchu szlaków, które w myśl §. 9 wzmiankowanej umowy mają być wybudowane, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy z dnia 6 września 1885 (Dz. u. p. Nr. 122) w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż, o ile chodzi o szlaki, które mają być wybudowane w myśl §fu 9go umowy, na zasadzie ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), pod następującymi warunkami a mianowicie z tem postanowieniem, że od dnia dzisiejszego przywilej z dnia 4 marca 1836 (Zbiór ustaw administracyjnych Tom 64, L. 50, str. 436) jakoteż późniejsze, Spółce

akeyjnej Cesarza Ferdynanda nadane koncesye z dnia 12 kwietnia 1840, z dnia 7 czerwca 1845, z dnia 18 marca 1847, z dnia 26 czerwca 1858 (Dz. rozp. min. handlu Nr. 38), z dnia 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82), z dnia 22 czerwca 1875, z dnia 30 maja 1876 (Dz. u. p. Nr. 88) i z dnia 23 sierpnia 1876 (Dz. u. p. Nr. 112), tracą moc swoją, przyczem jednak ze zmianami w niniejszym dokumencie koncesyjnym postanowionemi zostawia się w mocy gwarancją rządową w myśl postanowień §§. 17 aż do 20 dokumentu koncesyjnego z dnia 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82), poręczającą kolei północnej morawsko-śląskiej ową kwotę roczną, która jest potrzebna na odsetki od papierów wypuszczonych celem zgromadzenia kapitału zakładowego tej kolei i ich umorzenie.

§. 1.

Nadajemy Spółce akeyjnej kolei północnej Cesarza Ferdynanda, której firma opiewać ma odtąd „C. k. uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda“, prawo utrzymania ruchu na wszystkich tych kolejach żelaznych, przez rzeczoną Spółkę dotychczas wybudowanych lub nabytych, które mają służyć do obrotu publicznego.

Koleje te są a mianowicie:

1. Kolej główna z Wiednia do Krakowa, z odnogami do Berna, Olomuńca, Opawy, Bielska, Granicy i Mysłowic;
2. odnogi z Floridsdorfu do Jedleseee, z Gänserndorfu do Marchegg i z Bogumina do granicy pruskiej;
3. kolej północna morawsko-śląska z Berna na Olomuniec do Sternberku z odnogą z Nezamyslic do Przerowa;
4. odnoga od dworca kolei północnej w Wiedniu do wybrzeża Dunaju i kolei naddunajskiej;
5. kolej żelazna z Bielska do Żywca;
6. kolej żelazna z Lundenburga do Grussbachu i Zellerndorfu.

Postanowienia koncesyi niniejszej stosowane będą począwszy od dnia dzisiejszego do wszystkich kolei żelaznych pod l. 1—6 wymienionych, które odtąd stanowią sieć zjednoczoną.

Od tegoż dnia utracą moc swoją wszelkie wyłączości, prawa odrębne i swobody jakiegobądź rodzaju, przyznawane dotychczas Spółce w tym jej przymocie lub co do niektórych części składowych jej sieci, licząc tu czasowe uwolnienia od podatków i opłat, przyznane kolejom pod l. 5 i 6 wzmiankowanym.

§. 2.

Nadajemy nadto Spółce akeyjnej w §. 1 wymienionej prawo do wybudowania i utrzymywania w ruchu szlaków kolejowych:

- a) z Bielska na Cieszyn, Friedland i Frankstadt do Mezericza wołoskiego, jako też z Mezericza wołoskiego do Bystrzycy;
- b) z Kromieryża do Kojetyna z uściem do kolei północnej morawsko-śląskiej.

Koncesya na ramię z Bystrzycy do Mezericza wołoskiego, pod lit. a) wzmiankowane, będzie nadana tym sposobem, że koncesya na nią, nadana już kolei kromieryskiej pod dniem 14 stycznia 1883 (Dz. u. p. Nr. 12), jeżeliby umowa z dotychczasowym koncesyonaryuszem o jej przeniesienie na kolej północną Cesarza Ferdynanda nie przysłała do skutku, ma być unieważniona.

Celem włączenia wybudowanych już szlaków kolei kromieryskiej, leżących w kierunku nowej kolei z Bielska na Kromieryż z uściem do kolei morawsko-

szlaskiej, kolej północna Cesarza Ferdynanda zawrzeć ma z przerzeczoną Spółką kolejową umowę w przedmiocie nabycia wzmiankowanych szlaków a Rząd będzie całym swoim wpływem popierał przyjsie do skutku takiej umowy.

§. 3.

Spółka jest obowiązana wybudować własnym kosztem od miejsca, które Rząd oznaczy w Krakowie na linii kolei północnej po za wewnętrznym obrębem fortyfikacyj, odnogę wały okrążającą, z uściem do kolei rządowej skawińsko-podgórskiej.

Dla tej odnogi, która stanowić ma jednorodną część składową sieci kolei Spółki, wybudowany być ma most na Wiśle z osobną drogą wozową, najmniej 8 metrów szeroka, dla obrotu gościńcowego.

Cała budowa ma być skończona i oddana na użytek publiczny, najpóźniej do 1 marca 1887.

§. 4.

Szlakom kolejowym wzmiankowanym w §. 2, lit. a) i b) zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyjących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetek, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji obligacyj pierwszorzędnych, wypuszczonych w celu zgromadzenia kapitału, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego tych obligacyj, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego; wreszcie
- d) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

§. 5.

Spółka jest obowiązana skończyć budowę szlaków w §. 2, lit. a) i b) wymienionych, najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Nadto obowiązana jest Spółka szlaki kolei kromieryskiej, które ma nabyć i w nową linią kolejową włączyć, przebudować a względnie wybudować w powyższym terminie budowy w taki sposób, aby te szlaki pod względem warunków technicznego wykonania, swojej skuteczności i zaopatrzenia w środki do ruchu odpowiadały częściom kolei, które mają być nowo wybudowane i z niemi stykać się będą i aby za pomocą pierwszych mógł się odbywać bez przeszkody obrót bezpośredni między koleją transversalną galicyjską a koleją północną morawsko-szlaską.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa stósonną kaucyą w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 6.

Niezawisłe od tej okoliczności, że uwolnienia od podatków i opłat, przyznane częściom kolei kromieryskiej już istniejącym, w §. 2 wzmiankowanym, na zasadzie dokumentu koncesyjnego z dnia 30 czerwca 1880 (Dz. u. p. Nr. 93) i z dnia 26 lutego 1882 (Dz. u. p. Nr. 31) będą w mocy zatrzymane a co do nowych części linii kolei w §. 2 wzmiankowanej w myśl §. 4 niniejszego dokumentu koncesyjnego będą przyznane, w skutek czego potrzebne jest utrzymywanie na przerzeczonych częściach kolei oddzielnych rachunków ruchu, które urządzone być mają według postanowień Administracyi państwa, owe części kolei mają być zresztą uważane za jednorodne części składowe zjednoczonej sieci kolei północnej w §. 3 wzmiankowanej, zwłaszcza we wszystkich względach, tyjących się publicznego obrotu i taryf.

Przeto też w razie przechodu z jednej z tych części na drugą lub na dawniejsze linie kolei północnej i odwrotnie, opłata manipulacyjna nie będzie pobierana i celem stosowania taryf strefowych odległości przebieżone liczone być mają w całości.

§. 7.

Budowa i urządzenia ruchu kolei żelaznych, które mają być wybudowane w myśl niniejszego dokumentu koncesyjnego, wykonane być winny stosownie do warunków technicznych, które ministerstwo handlu ustanowi i podług projektów szczegółowych, które zatwierdzi.

Projekty techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześniej i wykonać jak najściślej tyjące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia Władz nadzorecych.

Podobnież winna Spółka przy budowie uczynić zadość wszelkim późniejszym wymaganiom ministerstwa handlu, któreby względy publiczne nakazywały i trzymać się istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Projektów budowy, zatwierdzonych do wykonania, nie wolno zmienić bez zatwierdzenia Administracyi państwa.

Postanowienia powyższe stosowane będą odpowiednio do wszelkich przekształceń budowniczych na liniach Spółki teraz istniejących, jakoteż do rozszerzeń, które na nich będą uskutecznione i do planów tak środków ruchu, które mają być dostarczone, jak i wszelkich innych urządzeń.

§. 8.

Środki do utrzymywania ruchu, szyny i wszelkie inne części składowe kolei i przedmioty do jej urządzenia, tak dla istniejących kolei jak i dla tych, które mają być wybudowane, nabywać należy z fabryk krajowych.

Jednakowoż nabywanie za granicą ma być dozwolane, jeżeli Spółka udowodni, że w krajach tutejszych nie można nabyć tych przedmiotów pod takimi samymi warunkami co do ceny, jakości i czasu dostawy, pod jakimi ofiarują je fabryki zagraniczne.

§. 9.

Do wybudowania koncesyonowanych kolei żelaznych a względnie rozszerzeń, które w miarę potrzeb obrotu mają być uskutecznione, nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług postanowień ustawowych w tym względzie obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei dowozowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 10.

Spółka obowiązana jest dążyć do zawarcia z zarządem sąsiedniej kolei umowy w przedmiocie używania dworców zbiegowych, jakoteż urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym i umowę tego się tyčzącą przedstawić Administracyi państwa do zatwierdzenia.

Mianowicie co do obrotu osobowego winna Spółka postarać się, aby przejazd ich z jej własnej kolei na cudzą doznawał jak największych ułatwień.

Co się tyczy warunków takich połączeń, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej, obowiązana jest Spółka w myśl §fu 10 lit. g) ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), gdyby porozumienie się w tej mierze z koleją sąsiednią nie przyszło do skutku, poddać się decyzyi ministerstwa handlu. Rząd zastrzega sobie, że gdyby się nie zgodzono, sam poda warunki techniczne wzajemnego używania według okoliczności wagonów sąsiednich kolei krajowych i zbiegu kolei idących od kopalni i zakładów przemysłowych.

W szczególności Spółka jest obowiązana pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające siedziby nad koleją koncesyonowaną, zechcą budować dla dowozu swoich płodów, zostały do jej kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy i popierać przyjsie do skutku takich kolei przez zawarcie z interesowanymi stosownych umów, przy czem mianowicie podawać należy jak najłatwiejsze warunki co do dostarczenia wozów.

Co się tyczy kolei miejscowych, łączących się z siecią kolei północnej, już istniejących, lub które w przyszłości będą wybudowane a których ruch nie jest utrzymywany na rachunek kolei północnej Cesarza Ferdynanda, przyjąć należy za zasadę bezwyjątkową, że nie wolno wymagać od przedsiębiorstwa kolei miejscowej i liczyć mu żadnych jakiegobądź rodzaju wynagrodzeń lub dopłat za współużywanie istniejących zakładów w dworcach zbiegowych głównej kolei, tudzież za sprawowanie tamże służby stacyjnej przez czynniki kolei północnej.

§. 11.

Koncesyą niniejszą nadaje się na czas od dnia dzisiejszego aż do dnia 31 grudnia 1940, na który zapewnia się Spółce obronę przeciw zakładaniu nowych kolei w zakresie ustanowionym w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) a po upływie którego koncesya straci moc swoje co do wszystkich kolei żelaznych, jej przedmiotem będących.

Od tego dnia własność całego przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem niniejszej koncesyi, mianowicie samych kolei żelaznych, gruntów i budowli, które do nich

należą ze wszystkimi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu park wozowy i zapasy wszelkiego rodzaju, przechodzi z mocy ustawy niezwłocznie i bezpośrednio na Rząd.

Własność rzeczona przechodzi bez wynagrodzenia; atoli w myśl przepisu, zawartego w §fie 8 ustawy z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) o koncesjach na koleje żelazne, stanowi się, że za park wozowy zapłacona być ma wartość szacunkowa sposobem osobnej umowy oznaczona, lub — gdyby umowa taka aż do upływu koncesyi nie przyszła do skutku — z odpowiedniem zastosowaniem przepisów o wywłaszczaniu w celu budowania kolei żelaznych i utrzymywania na nich ruchu.

Fundusze zasobowe utworzone z dochodów ruchu pozostaną własnością Spółki.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi kolej wolną od ciężarów w tym dniu, w którym się skończy okres koncesyjny.

Jednakowoż, gdyby w tymże dniu znalazły się niewylosowane jeszcze podług teraźniejszych planów amortyzacyi pozostałości pożyczek pierwszorzędných Spółki na kolei zalipotekowane, Rząd weźmie na siebie ich spłacenie pod tym warunkiem, że Spółka w tymże dniu odda Rządowi na własność fundusz amortyzacyjny przez siebie utworzony, od którego drugi klucz mieć będzie Administracya państwa a do którego odkazane będą z funduszków Spółki dnia 31 grudnia 1886 63.063 zł. 02 c. wal. austr. srebrem i 19.648 zł. 52 c. wal. austr. papierami i tyleż odkazywane będzie corocznie aż do upływu okresu koncesyjnego.

Sposób zyskowego lokowania tej dotacyi jakoteż odsetek, które nieść będzie i odsetek od odsetek, oznaczy Administracya państwa.

Zgodzono się, że Spółka uzyska zupełną swobodę rozrządzania funduszem amortyzacyjnym i będzie wolna od obowiązku dalszego utrzymywania go w dawnym stanie i uposażania, jak tylko plany umorzenia swoich pożyczek pierwszorzędných w ten sposób urządzi, aby pożyczki te zostały całkowicie spłacone w obrębie okresu koncesyjnego.

§. 12.

Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia na rzecz państwa kiedykolwiek, poczynszy od dnia 1 stycznia 1904, całego przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem nowej koncesyi.

W razie wykonania tego prawa obejmie Rząd na własność koleje żelazne i ich przynależności w tej rozciągłości, jak to w §. 11 jest oznaczone, mianowicie licząc tu i park wozowy, za który jednak w razie odkupienia dane będzie osobne wynagrodzenie.

Fundusze zasobowe, wzmiankowane w §. 11, pozostaną własnością Spółki, natomiast fundusz amortyzacyjny, utworzony w myśl §fu 11go, przejdzie na własność Rządu w takiej wielkości, do jakiej wzrośnie aż do dnia odkupienia, z odsetkami i odsetkami od odsetek, które do tego czasu przyniesie, poczem Spółka nie będzie już wносиła dalszych rat rocznych do tego funduszu, lecz, o ileby stosownie do końcowego postanowienia §fu 11go jaka należytość jeszcze zalegała, potrącona będzie z ceny odkupu, która Spółce ma być zapłacona.

Nadto zastosowane będą następujące postanowienia:

- a) Do oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody ruchu kolei z siedmiu lat ruchu bezpośrednio poprzedzających dzień odkupienia, z tych wyłączone będą dwa najniepomyślniejsze lata ruchu i następnie oznaczony będzie średni czysty dochód pozostałych lat pięciu. Zgodzono się, że za ostatni „z siedmiu lat ruchu bezpośrednio poprzedzających dzień odkupienia“ uważany być ma ten, z którego rachunki są już całkiem zamknięte, przeto w razie, gdyby prawo odkupienia miało być wykonane dnia 1 stycznia 1904, rok 1902. Przy obliczaniu czystego dochodu doliczyć należy do wydatków, na rachunku ruchu ciążących, także koszt rekonstrukcyi i odnowień wszelkiego rodzaju, pokryte z funduszu zasobowego lub z funduszu przeznaczonego na odnowienia, natomiast nie należy potrącać z nadwyżki ruchu wydatków na odsetki i amortyzacyą (ciężary pożyczek pierwszorzędnych, licząc dotacyą funduszu amortyzacyjnego, w §fie 11 wzmiankowaną, amortyzacyą kapitału zakładowego i odsetki od niego), zamieszczonych w rozdziale *E* ogólnego wzoru rachunków dla ruchu austriackich kolei żelaznych z dnia 1 stycznia 1867. W myśl postanowień koncesyi niniejszej (§. 33) udziały nadwyżkowe Rządowi przypadające wyłączone będą przy oznaczaniu ceny odkupu z czystych dochodów ruchu kolei.
- b) Cenę odkupu stanowi renta roczna, wyrównywająca średniemu czystemu dochodowi, w powyższy sposób obliczonemu, która płacona będzie aż do upływu okresu koncesyjnego.
- c) Przez strącenie z ceny odkupu i policzenie na rachunek tejże weźmie Rząd na siebie spłacenie pozostałości pożyczek pierwszorzędnych Spółki, na kolei zhipotekowanych, w dniu odkupienia jeszcze nie wylosowanych, jeżeli Spółka, o ile to według ustaw będzie potrzebne i dozwolone, wyjedna sobie uwolnienie od ciążącego na niej osobistego zobowiązania.
- d) Kwoty potrzebne w każdym z osobna roku aż do upływu okresu koncesyjnego na odsetki i umorzenie pożyczek pierwszorzędnych, których spłacanie Rząd weźmie na siebie, jakoteż raty roczne funduszu amortyzacyjnego, w §. 4 wzmiankowane, potrącane będą z renty rocznej, stanowiącej cenę odkupu. Pozostałe po strąceniu sumy renty rocznej wypłacane będą Spółce z dołu w ratach półrocznych dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

§. 13.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich stosować się winna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i, co się tyczy części kolei w §fie 2 wzmiankowanych, do warunków koncesyjnych technicznych, które ministerstwo handlu ustanowi, — jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości mogą być wydane.

§. 14.

Zwrót zaliczek gwarancyjnych, otrzymanych przez Spółkę z tytułu gwarancyi rządowej dla kolei północnej morawsko-słaskiej razem z odsetkami od nich przypadającymi, jakoteż zapłacenie w sumie ryczałtowej równoważnika za odroczenie na zasadzie nowej łącznej koncesyi prawa kaduku służącego Rządowi do części

kolei z Floridsdorfu do Jedlesee, z Gänserndorfu do Marcheggu i z Bogumina do granicy pruskiej, jest uregulowane §fem 6tym umowy z dnia 10 stycznia i 17 lipca 1885, przyczem zostało oraz zgodnie postanowione, że Spółka nie może nigdy wywodzić żadnych roszezeń sięgających w przeszłość.

Dla linii kolei północnej morawsko-śląskiej nie będzie na przyszłość utrzymywany oddzielny rachunek ruchu.

Spółka ręczy na przyszłość także Rządowi całym swoim majątkiem i wszystkimi dochodami przedewszystkiem i głównie, jednak z zastrzeżeniem praw pierwszeństwa, innym wierzycielom służących, za opłacanie odsetek i umorzenie papierów wypuszczonych w obieg celem zebrania kapitału zakładowego dla kolei północnej morawsko-śląskiej, a to w ten sposób, że tylko w takim razie, gdyby powyższy majątek i powyższe przychody nie wystarczyły na opłatę odsetek od tych papierów i ich umorzenie, gwarancya rządowa mogłaby znowu być żądana.

§. 15.

Do zgromadzenia funduszów, potrzebnych ku wykonaniu niniejszej koncesyi i umowy z dnia 10 stycznia i z dnia 17 lipca 1885, która jej służy za podstawę, nadaje się Spółce prawo wypuszczenia w obieg obligacyj pierwszorzędných, których kwota i wzór podlega zatwierdzeniu Administracyi państwa. W okresie trwania niniejszej koncesyi dokonać należy umorzenia tych obligacyj pierwszorzędných i kapitału akcyjnego Spółki, jakoteż, o ileby Spółka była zniewolona wystarać się o odpowiednią zmianę planów amortyzacyjnych, umorzenia wszystkich istniejących pożyczek pierwszorzędných Spółki, licząc tu także pożyczki kolei północnej morawsko-śląskiej, według planu amortyzacyjnego, który Administracya państwa zatwierdzi.

§. 16.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to stosownie do postanowień owej umowy, tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych między wspólnem ministerstwem wojny, c. k. austriackiem i król. węgierskiem ministerstwem obrony krajowej z jednej a Spółkami austriackich kolei żelaznych z drugiej strony zawartej, w której mieszczą się najkorzystniejsze postanowienia dla etatu wojskowego (marynarki, obrony krajowej i pospolitego ruszenia).

Gdyby jednak kiedyś z większą częścią zarządów wielkich austriackich kolei prywatnych zawarte zostały jeszcze korzystniejsze dla transportów wojskowych postanowienia, aniżeli te, które w ogólności są umówione, będą one obowiązywały także na kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Postanowienia te stosowane będą do wszystkich osób, pakunków i towarów c. k. wojska, marynarki wojennej, c. k. i król. węgierskiej obrony krajowej i pospolitego ruszenia, c. i k. gwardyj przybocznych, żandarmeryi, c. k. straży policyjnej wojskowej i korpusu straży wojskowej sądów cywilnych, oddziałów wojskowych c. k. i król. węgierskich zarządów stadnin, korpusów ochotniczych utworzonych w razie uruchomienia, jakoteż wszelkich korpusów po wojskowemu uorganizowanych i do siły zbrojnej należących, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie. Strzeley krajowi tyrolscy i vorarlbersey mają być uważani za część składową c. k. obrony krajowej.

Spółka jest obowiązana przystąpić do zawartej przez Spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów

wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych, które kiedykolwiek będą obowiązywały i do instrukcyi dla kolei polowych, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871, nakoniec do umów zawartych z zarządami kolei austriacko-węgierskich, dotyczących się zakładania stacyj etapowych w razie wojny.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem wygadania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 17.

We względzie świadczeń Zakładu pocztowego postanawia się co następuje:

- a) Spółka jest obowiązana postarać się bezpłatnie o lokale do służby pocztowej w Wiedniu i gdzieindziej w wymiarze zastosowanym do potrzeby.
- b) Spółka jest obowiązana przewozić każdym programowym pociągiem pocztę wiozących ją urzędników i sług, jakoteż osoby sprawujące inspekcję, dostarczać bezpłatnie i utrzymywać potrzebne do tego wozy, urządzone podług wymagań administracyi pocztowej a między niemi także wozy do poczty ambulansowej.
- c) Przewozić należy:
 - I. bezpłatnie:
 1. osoby od służby pocztowej, wzmiankowane pod lit. b),
 2. pociągami pospiesznymi lub kuryerskimi po jednym wozie ambulansowym czterokołowym,
 3. pociągami osobowymi i mieszanymi, do którychto ostatnich zaliczają się także towarowe, przewożące pasażerów, jeden wóz ośmiokołowy lub dwa czterokołowe,
 - II. za wynagrodzeniem:
 4. wozy przydatkowe pociągami osobowymi i mieszanymi, za które Spółka pobierać będzie wynagrodzenie od każdego przydatkowego wozu czterokołowego po 17 c. wal. austr. za kilometr drogi, o ile wóz był rzeczywiście użyty do przewiezienia poczty,
 5. wozy główne i przydatkowe pociągami towarowymi pospiesznymi lub ciężarowymi w ten sposób, że wynagrodzenie wynosić będzie od każdego wozu czterokołowego po 9 c. wal. austr. za kilometr drogi, o ile wóz (bez względu czy główny czy przydatkowy) był rzeczywiście użyty do przewiezienia poczty.
- d) Wynagrodzenie ryczałtowe w sumie 10.500 zł., które na zasadzie dotychczasowych umów płacono za przewożenie wozów ambulansowych pocztowych, odpada z dniem nadania koncesyi i na przyszłość Zakład pocztowy nie będzie płacił żadnego wynagrodzenia za przewożenie tychże.
- e) Posyłki poczty listowej, którym nie towarzyszy nikt ze służby pocztowej, przewożone być mają przez sług kolejowych.

Zresztą korespondencye między dyrekcją lub zwierzchnością Spółki a jej podrzędnymi czynnikami lub tych ostatnich między sobą, dotyczące się zarządu kolei, przewożone być mogą przez sługi zakładu kolejowego.

§. 18.

Pod względem świadczeń dla zakładu telegraficznego rządowego postanawia się co następuje:

1. Linie telegraficzne wzdłuż szlaków kolei północnej Cesarza Ferdynanda istniejące, które są obecnie własnością Administracyi państwa i przez nią Spółce wypuszczone w dzierżawę do celów obrotu kolejowego, pozostaną i nadal własnością Administracyi państwa, która linie te zostawia Spółce do użytku na cały okres koncesyjny, za opłatą — jak dotychczas — czynszu rocznego po 3 zł. 95 c. od kilometra długości drutu.

2. Utrzymanie w dobrym stanie tych linii telegraficznych, jakoteż tych, które Administracya państwa urządziła dotychczas na rachunek Spółki za zwrotem kosztów, bierze na siebie na cały okres koncesyjny Administracya państwa, Spółka zaś ma płacić Administracyi państwa:

- a) za samoistne linie telegraficzne, t. j. za takie, do których żaden drut rządowy nie jest przydany, roczną kwotę ryczałtową do 8 zł. od kilometra linii (bez względu na ilość drutów) z dostarczeniem słupów napawanych do stacyj, któreby ich potrzebowały,
- b) za wspólne linie, t. j. za takie, które przymocowane są obok drutów telegraficznych rządowych na tych samych podporach, kwotę ryczałtową, rocznie po 2 zł. 50 c. od kilometra za pierwszy a po 2 zł. za każdy następny drut, licząc tu oddzielne sygnały odległości, które w tym względzie uważane będą za równe drutom przydanym).

Co do linii będących własnością Administracyi państwa i które są tylko wdzierżawione Spółce do użytkowania, obowiązek utrzymania w dobrym stanie rozciąga się także do wymiany drutów, gdy z biegiem czasu stanie się potrzebna. Natomiast co do linii, które Administracya państwa urządziła na rachunek Spółki i za zwrotem kosztów, prawidłowe utrzymanie ich w dobrym stanie nie obejmuje w sobie wymiany drutów.

3. Jeżeli w ciągu okresu koncesyjnego na owych szlakach, na których Administracya państwa swoje linie Spółce wdzierżawiła, zajdzie potrzeba pomnożenia tych linii, Administracya państwa uznawszy to za potrzebne, urządzi nowe linie własnym kosztem, wypuści je Spółce w dzierżawę pod warunkami pod 1 wzmiankowanymi i weźmie na siebie utrzymanie ich w dobrym stanie stosownie do postanowień pod 2 podanych.

Na tych szlakach kolejowych, na których Administracya państwa dotychczas zajmowała się na rachunek Spółki zakładaniem i utrzymywaniem w dobrym stanie linii telegraficznych, bierze na siebie Administracya państwa na czas okresu koncesyjnego rozprzestrzenianie istniejących zakładów telegraficznych, jakoteż utrzymywanie ich w dobrym stanie pod warunkami wyżej l. 2 podanymi.

Wzdłuż tych szlaków kolejowych, które stosownie do postanowień koncesyjniniejszej mają dopiero być wybudowane, Administracya państwa zaprowadzi linie telegraficzne na prośbę Spółki i po zawarciu w tej mierze osobnej umowy, do której mają być wzięte za podstawę głównie postanowienia ministerstwa han-

dlu z dnia 10 października 1876, L. 4464, dotyczące się zaprowadzenia, utrzymywania i używania linii telegraficznych wzdłuż kolei żelaznych rządowych.

4. Dopóki trwać będzie koncesya, Spółka ma nie tylko zostawić nadal na swoim gruncie istniejące już linie telegrafów rządowych i telegrafów ruchu, lecz nadto dozwalać zaprowadzania nowych takich linii na gruncie nabytym i w ogóle używanym do celów kolejowych, jakoteż składania materiałów i rekwizytów zakładu telegrafów rządowych w dworcach kolei, na stacyach i przystankach bez wszelkiego wynagrodzenia, przesyłki oddane na kolej przez Zarząd telegrafów rządowych przewozić po cenach niższych a urzędnikom i robotnikom zakładu telegrafów rządowych, którym budowa linii i utrzymywanie ich w dobrym stanie jest poruczone, wydać karty bezpłatne stałe lub czasowe.

Szczegółowe postanowienia co do tych dwóch ostatnich obowiązków, jakoteż co do używania linii telegraficznych Spółce w dzierżawę puszczonej lub na jej rachunek zaprowadzonych, zawarte są w umowach szczegółowych prawnie obowiązujących lub określone będą nowymi umowami, które w każdym z osobna przypadku mają być wcześniej zawarte między Administracją państwa a Spółką. Także i dla tych nowych umów służyć mają za podstawę wzmiankowane pod 3 postanowienia ministerstwa handlu z dnia 10 października 1876 dla kolei żelaznych rządowych.

§. 19.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia Władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów niestających jadą koleją i okażą polecenia tej Władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie równie jak ich pakunki podrózne.

§. 20.

W wykonaniu zastrzczonego Rządowi stosownie do postanowień artykułu II ustawy z dnia 6 września 1885 (Dz. u. p. Nr. 122) i §. 7go umowy z dnia 10 stycznia i z dnia 17 lipca 1885 prawa ustanawiania taryf, ustanawia się — dla całej publicznej sieci kolei Spółki (§§. 1, 2, 3) będącej przedmiotem koncesyi niniejszej, w obrębie której opłata za manipulacją w każdym przypadku tylko raz może być pobierana a taryfy, według zasad skali spadającej ustanowione, uregulowane być mają jednolicie, z zaliczeniem do powyższej sieci kolejowej szlaków kolei kromierskiej już wybudowanych, które w myśl ustępu końcowego §fu 2go mają być wciągnięte, jakoteż z zaliczeniem do niej, o ile postanowienia ustawy niniejszej tego wymagają, kolei górniczej Spółki — taryfy w załączkach A i B zawarte dla obrotu osobowego i towarowego, jako najwyższe (artykuł III ustawy) z tem postanowieniem, że we wszystkich tych przypadkach, w których dla pojedynczych klas lub przedmiotów w niektórych komunikacjach z jakiegokolwiek powodu faktycznie tańsze urzędowe opłaty są już zaprowadzone, te ostatnie opłaty jako taryfy najwyższe mają być zatrzymane.

§. 21.

Jeżeli z zamkniętego rachunku ruchu pewnego roku okaże się, że czysty zysk Spółki przewyższa ową kwotę, która równa się cyfrze dywidendy rocznej po 100 zł. wal. austr. papierami od każdej z akcyj kolei północnej Cesarza Ferdynanda, przyjętych w ilości 74.511¼ sztuk po 1.000 zł. mon. konw. = 1.050 zł.

wal. austr., ministerstwo handlu według §. 7go umowy z dnia 10 stycznia i z dnia 17 lipca 1885 (Artykuł II, §. 7 ustawy z dnia 6 września 1885, Dz. u. p. Nr. 122) ma prawo dalszego zniżenia w myśl Artykułu V powyższej ustawy, taryf najwyższych w §fie 20 wzmiankowanych, w którymto przypadku według okoliczności także należitości kolei kopalnianej zniżone być mają w tym samym stosunku.

Jeżeli w skutek takich dalszych zniżen taryfy okaże się, że czysty zysk Spółki nie dosięga oznaczonej wielkości, Spółka nabywa jedynie prawa żądania takiej zmiany ustanowionych taryf, któraby, o ile to można przewidzieć, zapobiegała nie-doborowi.

§. 22.

Taryfy (załączka *A* i *B*) ustanowione w §. 20, jakoteż taryfy normalne, taryfy wyjątkowe i opłaty poboczne, które ministerstwo handlu później zaprowadzi, uważane być mają za nieprzekraczalne, w których obrębie wolno Spółce uregulować ceny przewozu pasażerów i towarów podług upodobania, z zastrzeżeniem, aby przepisy, tyjące się przedstawiania ich Władzy nadzorczej były zachowywane.

Taryfy należitości od przewozu pasażerów i towarów, jakoteż wszelkie zniżenia tychże (uwolnienia, zwroty, rabaty, refakeye itp.), winny być podawane do wiadomości powszechniej bez żadnego wyjątku według przepisów, które swego czasu będą obowiązywały.

Przy zniżaniu taryf jakiegokolwiek rodzaju nie wolno powodować się osobistymi względami dla niektórych odstawców lub przedsiębiorców przewozu.

Jeżeli więc Spółka pod pewnemi warunkami zniży jednemu odstawcy lub przedsiębiorcy ceny przewozu lub wyświadczy mu inne dogodności, obowiązana jest uczynić to samo dla wszystkich odstawców lub przedsiębiorców przewozu, którzy przystaną na te same warunki, tak, aby żadna stronność zgola nie miała miejsca.

§. 23.

Przy ustanawianiu i zmienianiu taryf trzymać się należy we wszystkich przypadkach tej zasady, że w tych samych stosunkach produkeya krajowa nie może podlegać uciążliwsiym warunkom niż zagraniczna.

§. 24.

Łączne ceny przejazdu wagonami osobowemi tych samych klas i łączne koshła przewozu tych samych przedmiotów na tej samej linii obrotu i pod temi samemi warunkami przewozu do stacyj bliżej leżących, nie mogą zwyczajnie być liczone drożej jak do stacyj dalej leżących. Wyjątki mogą mieć miejsce tylko o tyle, o ile tego wymaga konkurencyja z innemi zakładami przewozowemi lub w obrocie portowym.

Wyjątki takie podać należy w każdym z osobna przypadku do wiadomości Władzy nadzorczej.

§. 25.

W przypadkach nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych Administracyja państwa ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów.

§. 26.

Osoby wydalone, więźniowie i wszyscy przymusowo na koszt publiczny do przewiezienia oddani, jakoteż ich dozorecy a ci ostatni także gdy wracają, przewożeni być mają po cenach niższych, które do tego kiedykolwiek na kolejach rządowych będą ustanowione.

Umówić się należy z właściwemi Władzami o dni i pociągi do takich transportów, które winny być umieszczane zawsze w osobnych przedziałach.

§. 27.

Do posyłek przeznaczonych na cele rządowych zakładów hodowli koni, jakoteż do ich przewoźników, o ile w załączce *A* nie są dla nich przepisane szczególne niżnienia, stosowane być mają opłaty niższe, dla posyłek wojskowych ustanowione.

§. 28.

Ceny przewozu osób i posyłek, o ile w załączkach *A* i *B* nie są wymierzone w monecie papierowej, można pobierać w monecie krajowej srebrnej, jednakże przypadająca należność musi być przyjmowana także w monecie papierowej z uwzględnieniem kursu.

Atoli od posyłek węgla z opola ostrawsko-karwińskiego a względnie z dworca kolei kopalnianej w Dąbrowie pobierać należy ceny przewozu (załączka *B*, taryfa wyjątkowa I, ustęp końcowy) w monecie papierowej bez dodatku na ażyo, dopóki tenże nie będzie istotnie pobierany na kolejach zachodnich rządowych od towarów pełnowagonowych.

Należności poboczne pobierać należy w monecie papierowej bez doliczania ażyo. Wyjątek stanowi tylko należność za manipulacyą, liczona w tabelach wymiaru opłat i w taryfach stacyjnych w takich przypadkach, gdy jest pobierana według taryfy wymierzonej w srebrze. W przypadkach tych wolno pobierać w srebrze także należność za manipulacyą.

Pod względem wymierzania dodatku na ażyo, jakoteż zasad pobierania tego dodatku, winna Spółka trzymać się przepisów ogólnych, które co do tego przedmiotu ministerstwo handlu kiedykolwiek wyda.

W taryfach bezpośrednich, które dla obrotu osobowego z zagranicą będą ustanowione w walucie zagranicznej, należności udziałowe Spółki mogą wyjątkowo być wymierzone w walucie zagranicznej a to w ten sposób, że należności taryfowe koncesyjne (załączka *A*) mają być przeliczone bez względu na mniejszą może wartość obiegową waluty srebrnej i papierowej.

§. 29.

Spółka obowiązana jest zawrzeć z Administracyą państwa na żądanie tejże umowę, nadającą jej prawo współużywania za opłatą drożnego (péage) szlaków kolei w §§. 2 i 5 wzmiankowanych, jakoteż mającego stykać się z niemi szlaku kolei północnej morawsko-śląskiej aż do Berna i szlaku kolei północnej Bielsk-Zywiec do obrotu przechodowego w kierunku od i do kolei rządowych lub kolei prywatnych przez Rząd administrowanych, a także od i do tych szlaków kolei, co do których służą Rządowi prawa podobne do tych, które tutaj są przyznane.

Drożne, jakoteż wynagrodzenie za przydanie w razie potrzeby siły pociągowej, oznaczone będzie według postanowień zawartych w załączce *C*.

Administracya państwa pobierać będzie w tym obrocie przechodowym opłaty ustanowione na kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

§. 30.

Na podstawie umów o drożne które mają być zawarte w myśl postanowień o oznaczaniu drożnego i wynagrodzenia w §. 29 umówionych, dozwolone będzie Administracyi państwa na jej żądanie współużywanie każdego z następujących szlaków kolei północnej a mianowicie:

1. z Sternberku do Ołomuńca;
2. z Chełmku do Oświęcimia a według okoliczności od uścia projektowanego przedłużenia kolei kopalnianej jaworznieńskiej aż do miejsca, z którego wychodzić będzie osobna odnoga, łącząca tę kolej z koleją transversalną galicyjską.

§. 31.

Spółka jest obowiązana nadać Rządowi bezpłatnie na cały okres koncesyjny prawo współużywania do ruchu kolejowego istniejących dworców w Ołomuńcu i Oświęcimie, które stosownie do potrzeb obrotu będą rozszerzone i zobowiązuje się zwrócić Administracyi państwa koszta, które poniesie na rozszerzenie budowli w tym ostatnim dworcu z powodu doprowadzenia kolei rządowej oświęcimsko-podgórskiej, o ile budowle te nie mają służyć wyłącznie na użytek kolei rządowych.

Kapitał na budowę, koszta utrzymania tych dworców i wszelkie inne nie będą wliczone w rachunek (l. I, lit. a aż do c załączki C), który ma być ułożony celem oznaczenia drożnego i wynagrodzenia.

Spółka zrzekła się wszelkiej jakiegobądź rodzaju zapłaty lub wynagrodzenia za swój dworzec żywiecki, który ma odstąpić Administracyi państwa, jakoteż za odbudowania i rozszerzenia, które tam poczyniła lub ma poczynić na rachunek Administracyi państwa i zobowiązuje się roboty te wykonać i cały dworzec odstąpić bezpłatnie. Odsetki pięcioprocentowe od kapitału na budowę tego dworca, od dnia otwarcia ruchu na kolei transversalnej galicyjskiej w Żywcu aż do dnia 1 stycznia 1887, których zapłacenie było w dotychczasowych umowach na rzecz kolei północnej Cesarza Ferdynanda zastrzeżone, nie będą płacone; natomiast kolei północnej Cesarza Ferdynanda będzie służyło prawo współużywania bezpłatnie tego dworca w ciągu okresu koncesyjnego.

Na żądanie ministerstwa handlu kolej północna Cesarza Ferdynanda ma oddać administracyi kolei rządowych bezpłatnie do rozporządzenia biuro w swoim dworcu wiedeńskim.

§. 32.

Gdyby Administracya państwa miała zażądać odkupienia udziału ($\frac{1}{6}$) wiedeńskiej kolei łączącej, kolej północna Cesarza Ferdynanda obowiązana jest odstąpić Rządowi ten swój udział na własność wolną od ciężarów, w czasie, gdy żądanie to będzie przelożone, za opłatą ceny kupna w sumie ryczałtowej 600.000 zł. wal. austr. papierami.

Administracyi państwa służy prawo uiszczenia się z tej ceny kupna powoli przez płacenie renty rocznej w sumie wystarczającej na umorzenie ceny kupna w ciągu okresu koncesyjnego kolei północnej Cesarza Ferdynanda (§. 11) a od pozostającej jeszcze reszty należytości płacić odsetki po 5 od sta rocznie.

Rząd straci służące sobie prawo odkupienia powyższego udziału kolei łączącej, jeżeli prawa tego nie wykona w ciągu najwięcej pięciu lat, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 33.

Stosownie do postanowień ustawy z dnia 6 września 1885 (Dz. u. p. Nr. 122) i umowy z dnia 10 stycznia i 17 lipca 1885 zastrzega się Rządowi udział w czystym zysku z całej publicznej sieci kolei Spółki (§§. 1, 2, 3) będącej przedmiotem koncesyi niniejszej, z zaliczeniem do niej szlaków kolei kromieryskiej już wybudowanych, które w myśl końcowego ustępu §fu 2go mają być wciągnięte, a w tym względzie stosowane będą następujące postanowienia:

1. Gdyby z rachunku ruchu pewnego roku według przepisów zamkniętego, okazało się, że czysty zysk Spółki, w tymże roku osiągnięty, wynosi więcej niż 100 zł. w. a. od akcyi, nadwyżka ta, niezależnie od służącego ministerstwu handlu prawa dalszego znizienia taryf, rozdzielona być ma między Rząd i Spółkę na połowę i Spółka obowiązana jest tę część, która dostać się ma Rządowi do dowolnego rozrządzenia, odesłać Administracyi państwa w przeciągu czterech tygodni po zamknięciu rachunku ruchu.

2. Przy oznaczaniu ceny odkupu (§. 12, lit. a), części nadwyżki, należące się Rządowi w myśl postanowień powyższych (l. 1), wyłączone będą z czystych dochodów ruchu kolei.

3. Czysty zysk Spółki, wzmiankowany pod l. 1 jakoteż w §. 21, oznaczany będzie corocznie pod nadzorem ministerstwa handlu, które zastrzega sobie sprawdzanie odnośnych rachunków, a to w następujący sposób:

- a) Dla zakładów górniczych (kopalni węgla Spółki, kolei kopalnianej ostrawskiej, fabryki cegieł węglanych w Ostrawie), jakoteż dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, wszystkie inne przedsiębiorstwa Spółki, z wyłączeniem kolei miejscowych (§§. 16 i 19 umowy) obejmującego, które w swoim czasie spaść ma na Rząd a względnie podlega odkupieniu (§§. 11 i 12), utrzymywane będą oddzielne rachunki ruchu, w których zamieszczane być mają przychody ruchu i wydatki ruchu owychże przedsiębiorstw. Odsetki, które Spółka pobiera i które płaci od swoich długów nieustalonych, jakoteż od długów ustalonych, tamtych miejsce zastępujących, tudzież przychody funduszków Spółki, pozostające po straceniu ciężarów, nie wchodzi do rachunku ruchu. Natomiast w razie, gdyby Rząd odkupił (§. 32) udział Spółki w wiedeńskiej kolei łączącej, zamieszczać w nim należy jako przychód publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, odsetki od ryczałtowej ceny odkupu w sumie 600.000 zł. wal. austr. papierami, które Spółka pobierać będzie.
- b) Koszta administracyi ogólnej jakoteż wszelkie inne wydatki, które ciężą na całości przedsiębiorstw Spółki lub na Spółce w tym jej przymiocie, jednak z wyłączeniem odsetek i amortyzacyi kapitału zakładowego, rozkładane będą na rachunki ruchu według zasad, które do tego celu ministerstwo handlu ustanowi.
- c) Z nadwyżki ruchu, która według tego wyniknie dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, potrącane będą następujące pozycye:
 - aa) kwoty potrzebne kiedykolwiek na odsetki od pożyczek pierwszorzędnych Spółki i ich umorzenie, o ile nie tyczą się kolei miejscowych (§§. 16 i 19 umowy), licząc tu oraz raty amortyzacyjne roczne, które mają być płacone w myśl §fu 11go;
 - bb) kwoty, które w skutek stopniowego losowania akcyj w §. 21 wzmiankowanych, mają być według planu użyte do spłacania tychże w war-

tości imiennej, po straceniu odsetek pięcioprocentowych, na akcyje już wylosowane przypadających, które do kwoty amortyzacyjnej przybywają.

- d) Część nadwyżki ruchu publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, pozostała po straceniu pozycyj wzmiankowanych pod lit. aa) i bb), stanowi czysty zysk Spółki w duchu liczby 1 i §fu 21go.

§. 34.

Wszelkie spory, dotyczące się zniżenia taryf, przewidzianego w §. 21, jakoteż czystego zysku, który w myśl §fu 33go ma być oznaczony, rozsądzać będzie z wyłączeniem wszelkiego dalszego toku instancyi przed sędzią zwyczajnym, Sąd polubowny z siedmiu członków złożony, do którego po dwu członków zamianuje każda z obu stron spornych, innych zaś trzech członków wybierze ze swego grona pełne zgromadzenie radców Najwyższego Trybunału, i on rozstrzygać ma takie spory a zarazem także wszelkie spory, dotyczące się swojej właściwości w pierwszej i ostatniej instancyi.

§. 35.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda winna statut Spółki uczynić zgodnym z postanowieniami niniejszej koncesyi i umowy, która jej służyła za podstawę i ustaw obecnie obowiązujących.

Również obowiązana jest Spółka wyjednać na swój koszt wpisy do ksiąg dla kolei żelaznych, potrzebne do uwidocznienia praw służących Rządowi na zasadzie niniejszej koncesyi i umowy, która jej służyła za podstawę i na żądanie Administracyi państwa wygotować na czas dokumenty i deklaracye hipoteczne, któreby do tego celu były potrzebne.

§. 36.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, czy są utrzymywane w takim stanie, aby zawsze odpowiadały wymaganiom technicznym i potrzebom publicznego obrotu, tudzież poleca, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Rząd ma prawo wydelegowania komisarzy do wglądania w zarząd a mianowicie wydelegowania komisarzy na koszt Spółki, którzyby w sposób, jaki uznają za stosowny, czuwali nad tem, by kolej wybudowana została zgodnie z projektem.

Komisarz przez Rząd ustanowiony ma prawo bywania na posiedzeniach dyrekeyi Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały; w przypadku jednak takim winien natychmiast odwołać się do decyzyi ministerstwa handlu, która nastąpić ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązującą.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, obowiązana jest Spółka ze względu na łączący się z tem nawał czynności płacić do skarbu państwa wynagrodzenie ryczałtowe roczne, którego wielkość oznaczy Administracya państwa.

§. 37.

Od niniejszej koncesyi opłacona będzie tylko taksa, ustanowiona w patencie cesarskim z dnia 27 stycznia 1840 (Zbiór ustaw sprawiedliwości Nr. 404), która w myśl orzeczeń ministerstwa skarbu z dnia 19 stycznia 1856, L. 54127 i z dnia 15 września 1873, L. 23502 ma być do koncesyi na koleje żelazne stosowana.

§. 38.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyę i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia pierwszego miesiąca stycznia w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym szóstym, Naszego panowania trzydziestym ósmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

Załączki do dokumentu koncesyjnego.

- A.* Taryfy przewozu osób i pakunków, tudzież powozów i żywych zwierząt, gdy łącznie z tym transportem mają być przewiezione.
 - B.* Taryfy przewozu posyłek pospiesznych i zwyczajnych, tudzież żywych zwierząt i powozów, gdy łącznie z tym transportem mają być przewiezione.
 - C.* Postanowienia dotyczące się oznaczenia drożnego i wynagrodzenia.
-

Załączka A.

T a r y f y

przewozu osób i pakunków, tudzież powozów i żywych zwierząt, gdy łącznie z tym transportem mają być przewiezione.

Taryfa od osoby i kilometra

pociągi pospieszne	I klasa	5·0	e. wal. austr.
	II	"	4·0	" " "
	III	"	2·5	" " "
pociągi osobowe	I	"	4·0	" " "
	II	"	3·0	" " "
	III	"	2·0	" " "
pociągi mieszane	I	"	3·0	" " "
	II	"	2·25	" " "
	III	"	1·50	" " "

Jako najmniejsza opłata łącznie z opłatą stęplową pobierane będą następujące kwoty taryfowe:

pociągi pospieszne	I klasa	30	e. wal. austr.
	II	"	20	" " "
	III	"	15	" " "
pociągi osobowe	I	"	20	" " "
pociągi mieszane	I	"	15	" " "
pociągi osobowe i	II	"	15	" " "
pociągi mieszane	III	"	10	" " "

Ceny niższe.

Osoby wydane przymusowo i które mają być oddane do zakładu pracy przymusowej, aresztantów cywilnych, więźniów i ich eskortę, jakoteż zbiegłych popisowych odstawianych pod eskortą na plac poboru, przewozić należy za opłatą podług taryfy wojskowej po 0·8 centa od 1 kilometra w wagonie III klasy. W transportach takich od 2 dzieci po 2 do 10 lat mających, liczyć należy opłatę przypadającą od jednej dorosłej osoby.

Uczniowie rzemieślnicy, słudzy i wyrobnicy (obojej płci) ale tylko wtedy, gdy są bez służby, jeżeli okażą książkę robotniczą (wędrowniczą), służbową, kartę legitymacyjną lub paszport wydany przez władzę administracyjną krajową lub zagraniczną, z którego możnaby się przekonać, że okazicieli należy do jednej z klas powyższych i że w chwili, gdy żąda zniżenia, jest bez roboty i nie pobiera zapłaty, przewożeni będą wagonami III klasy za opłatą połowy biletu pociągu osobowego II klasy.

Pielgrzymom, mającym okazać potwierdzenie urzędu parafialnego, w którym cel pielgrzymki winien być wyrażony, jeżeli uczestników jest najmniej 300 albo jeżeli placą za taką ilość, istniejące taryfy pociągów osobowych niższe będą o 50 od sta, kompaniom pielgrzymów mniej licznych albo najmniej z 20 osób złożonym, pozwalać się będzie w każdym z osobna przypadku według potrzeby na odpowiednie przedłużanie ważności biletów odjazdowych i powrotowych a względnie na zastosowanie taryfy do biletów odjazdowych i powrotowych. Gdy pielgrzymi jadą koleją tylko w jednym

kierunku lub jeżeli jadą tam i napowrót rozmaitemi szlakami, jeżeli jedzie razem najmniej 20 osób i przebywają koleją najmniej 50 kilometrów, uzyskająniżenie takie, że za podróż III klasą liczona im będzie połowa ceny biletu II klasy.

Pociągi osobne.

od kilometra za lokomotywę 60 c. wal. austr.
za każdą oś wagonu salonowego lub osobowego na żądanie dostarczonego 20 " " "
za każdą oś innego wagonu dostarczonego na żądanie lub na mocy postanowienia policyi kolejowej 10 " " "
Opłata za oczekiwanie po nad oznaczony czas odjazdu za każde półgodziny 42 zł. wal. austr.
Najmniej pobierać się będzie 2 zł. od kilometra, 45 zł. za wszystko.

Pakunek podróŜnych.

Taryfa do przewyŜszającej wagi pakuunku podróŜnych od kaŜdych 10 kilogramów i kilometra 0·2 c. wal. austr.

Jako najmniejsza opłata pobierana będzie kwota taryfowa po 2 c. w monecie papierowej prócz opłaty za manipulacyą.

Opłata za manipulacyą 7 c. w monecie papierowej od biletu.

Powozy wszelkiego rodzaju.

Taryfa od sztuki i kilometra I serya 20 c. wal. austr.

II " 14 " " "

Jako najmniejsza opłata pobierane będą powyŜsze kwoty taryfowe za 8 kilometrów prócz opłaty za manipulacyą.

Opłata za manipulacyą 7 c. wal. austr. mon. papierową od sztuki.

W obrocie między Wiedniem a Marcheggim od sztuki } I serya 9 zł. 20 c. wal. austr.
oprócz opłaty za manipulacyą } II " 6 " 44 " " "

Konie, źrebięta i muły

za kilometr od 1 sztuki 11·53 c. wal. austr.

" 2 sztuk 16·15 " " "

" 3 i więcej od sztuki 6·92 " " "

Jako najmniejsza opłata pobierane będą powyŜsze kwoty taryfowe za 8 kilometrów prócz opłaty za manipulacyą.

Opłata za manipulacyą od sztuki 7 c. wal. austr. mon. pap.

W obrocie między Wiedniem a Marcheggim { od 1 sztuki 5 zł. 30 c. wal. austr.
prócz opłaty za manipulacyą { " 2 sztuk 7 " 43 " " "
" 3 i więcej od sztuki . 3 " 18 " " "

Za przewóz powozów i koni pociągami kuryerskimi, pospiesznymi lub szybkimi, do czego zresztą Spółka nie jest obowiązana, pobierane będą powyŜsze opłaty taryfowe z dodatkiem 50 od sta.

P s y.

Taryfa od sztuki i kilometra 0·7 c. wal. austr.

Jako najmniejsza opłata od ekspedycyi pobierana będzie od sztuki kwota 4 c. wal. austr. mon. papierową prócz opłaty za manipulacyą.

Opłata za manipulacyą wynosi 7 c. wal. austr. mon. papierową od sztuki.

Taryfa wyjątkowa do koni kursowych i wyścigowych tudzież szlachetnych klaczy stadnych.

Konie te przewoŜone będą za okazaniem legitymacyi od komisyi głównej hodowli koni i wyścigów końskich lub od komitetów wyścigów końskich w Budapeszcie, Pardubicach, Lwowie i Koło-

swarze, jak również konie c. k. rządowych zakładów hodowli koni za okazaniem certyfikatów od tych zakładów po następujących cenach jako posyłki pospieszne:

1 koń osobno	7·5 c. w mon. pap. od kilometra
2 konie	10·5 " " " " " "
więcej niż 2 konie od sztuki	4·5 " " " " " "

Oplatę za manipulacyą liczyć należy według taryfy do koni.

Gdy konie takie jadą pociągami towarowymi a oddano najmniej 3 sztuki, pobierać należy za przewóz 2·64 c. od sztuki i kilometra, tudzież za wsadzenie i wysadzenie po 20 c. mon. papierową od sztuki i opłatę za manipulacyą po 7 c. mon. pap. od sztuki. Gdy posyłka składa się z mniej niż 3 koni, pobierane będą opłaty normalne według taryf od koni.

Bilety tam i napowrót.

O ile bilety takie będą zaprowadzone, cena ich do pociągów pospiesznych na ważniejszych przestrzeniach ma być niższą o 20 procent a do pociągów osobowych o 25 procent od normalnej opłaty za przewóz. Ceny ich wymierzyć należy w wal. austr. mon. papierową.

Bilety abonamentowe w pakietach po 20 i 10 sztuk.

O ile bilety takie będą zaprowadzone, cena ich do pociągów pospiesznych ma być niższa o 22 procent a do pociągów osobowych o 30 procent od normalnej opłaty. Ceny ich wymierzyć należy w walucie austr. monetą papierową.

Bilety dla uczniów (w zeszytach na 60 kursów).

Pomiędzy Wiedniem a Floridsdorfem	II klasa 4 zł. w wal. austr. mon. pap.	} z należnością } za stępel.
tudzież pomiędzy Bernem a Ober Gerspitz	III " 3 " " " " " " " " " "	

Załączka B.

T a r y f y

przewozu posyłek pospiesznych i towarowych, tudzież żywych zwierząt i powozów,
gdy łącznie z tym transportem mają być przewiezione.

Taryfa opłat jednostkowych

od 100 kilogramów i 1 kilometra.

1. Posyłki pospieszne.

Zwyczajne	1·60 c. wal. austr.
za niżeniem i szczególnem niżeniem	0·59 " " "
opłata za manipulacją od 100 kilogramów posyłki pospiesznej zwyczajnej	10 " " "
posyłki pospiesznej za niżeniem	4 " " "
i " " za szczególnem niżeniem	

Konie, źrebięta i muły jako posyłka pospieszna od kilometra:

od 1 sztuki tego samego właściciela	11·53 c. wal. austr.	
" 2 sztuk " " "	16·15 " " "	
" 3 i więcej sztuk od sztuki	6·92 " " "	
opłata za manipulacją od sztuki	7 " " "	monetą papierową.

Powozy wszelkiego rodzaju jako posyłka pospieszna od sztuki i kilometra:

Serya I	20 c. wal. austr.	
" II	14 " " "	
opłata za manipulacją od sztuki	7 " " "	monetą papierową.

2. Posyłki towarowe.

Towary przestworne, dla których nie istnieją opłaty pełnowagonowe, przewożone będą za opłatą 1½ raza większą niż towary I klasy.

Klasa I	0·59 c. wal. austr.
" II od 1 aż do 300 kilometrów	0·50 " " "
za każdy następny kilometr	0·30 " " "
opłata za manipulacją od 100 kilogramów	4 " " "

Klasa pełnowagonowa A

od 1—100 kilometrów	0·36 c. wal. austr.
" 101—200 "	0·34 " " "
" 201—300 "	0·32 " " "
" 301—400 "	0·26 " " "
za każdy następny kilometr ponad 400 kilometrów	0·20 " " "

Klasa pełnowagonowa B

od 1—100 kilometrów	0·28 c. wal. austr.		
„ 101—200 „	0·26	„	„
„ 201—300 „	0·24	„	„
„ 301—400 „	0·20	„	„
za każdy następny kilometr ponad 400 kilometrów . .	0·16	„	„
opłata za manipulacyą dla klas A i B	4	„	„
od 100 kilogramów.			

Klasa pełnowagonowa C

od 1— 50 kilometrów	0·26 c. wal. austr.		
„ 51—100 „	0·16	„	„
„ 101—200 „	0·12	„	„
za każdy następny kilometr ponad 200 kilometrów . .	0·10	„	„
opłata za manipulacyą od 100 kilogramów	3·5	„	„

Taryfa oddzielna I

od 1— 50 kilometrów	0·28 c. wal. austr.		
„ 51—100 „	0·24	„	„
„ 101—150 „	0·22	„	„
„ 151—300 „	0·20	„	„
„ 301—400 „	0·18	„	„
za każdy następny kilometr ponad 400 kilometrów . .	0·16	„	„
opłata za manipulacyą od 100 kilogramów	4	„	„

Taryfa oddzielna 2.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacya.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	6-1	57	18-4	106	28-0	155	32-7	204	37-6	253	42-5	302	48-6	351	54-0	400	58-9
9	6-3	58	18-6	107	28-1	156	32-8	205	37-7	254	42-6	303	48-7	352	54-1	401	59-0
10	6-6	59	18-8	108	28-3	157	32-9	206	37-8	255	42-7	304	48-8	353	54-2	402	59-1
11	6-9	60	19-0	109	28-4	158	33-0	207	37-9	256	42-8	305	48-9	354	54-3	403	59-2
12	7-1	61	19-2	110	28-6	159	33-1	208	38-0	257	42-9	306	49-0	355	54-4	404	59-3
13	7-4	62	19-4	111	28-8	160	33-2	209	38-1	258	43-0	307	49-1	356	54-5	405	59-4
14	7-6	63	19-6	112	28-9	161	33-3	210	38-2	259	43-1	308	49-2	357	54-6	406	59-5
15	7-9	64	19-8	113	29-1	162	33-4	211	38-3	260	43-2	309	49-3	358	54-7	407	59-6
16	8-2	65	20-0	114	29-2	163	33-5	212	38-4	261	43-3	310	49-5	359	54-8	408	59-7
17	8-4	66	20-2	115	29-4	164	33-6	213	38-5	262	43-4	311	49-6	360	54-9	409	59-8
18	8-7	67	20-4	116	29-6	165	33-7	214	38-6	263	43-5	312	49-7	361	55-0	410	60-0
19	8-9	68	20-6	117	29-7	166	33-8	215	38-7	264	43-6	313	49-8	362	55-1	411	60-1
20	9-2	69	20-8	118	29-9	167	33-9	216	38-8	265	43-7	314	49-9	363	55-2	412	60-2
21	9-5	70	21-0	119	30-0	168	34-0	217	38-9	266	43-8	315	50-0	364	55-3	413	60-3
22	9-7	71	21-2	120	30-2	169	34-1	218	39-0	267	43-9	316	50-1	365	55-4	414	60-4
23	10-0	72	21-4	121	30-4	170	34-2	219	39-1	268	44-0	317	50-2	366	55-5	415	60-5
24	10-2	73	21-6	122	30-5	171	34-3	220	39-2	269	44-1	318	50-3	367	55-6	416	60-6
25	10-5	74	21-8	123	30-7	172	34-4	221	39-3	270	44-2	319	50-4	368	55-7	417	60-7
26	10-8	75	22-0	124	30-8	173	34-5	222	39-4	271	44-3	320	50-6	369	55-8	418	60-8
27	11-0	76	22-2	125	31-0	174	34-6	223	39-5	272	44-4	321	50-7	370	55-9	419	60-9
28	11-3	77	22-4	126	31-2	175	34-7	224	39-6	273	44-5	322	50-8	371	56-0	420	61-1
29	11-5	78	22-6	127	31-3	176	34-8	225	39-7	274	44-6	323	50-9	372	56-1		
30	11-8	79	22-8	128	31-4	177	34-9	226	39-8	275	44-7	324	51-0	373	56-2		
31	12-1	80	23-0	129	31-5	178	35-0	227	39-9	276	44-8	325	51-1	374	56-3		
32	12-3	81	23-2	130	31-5	179	35-1	228	40-0	277	44-9	326	51-2	375	56-4		
33	12-6	82	23-4	131	31-6	180	35-2	229	40-1	278	45-0	327	51-3	376	56-5		
34	12-8	83	23-6	132	31-6	181	35-3	230	40-2	279	45-1	328	51-4	377	56-6		
35	13-1	84	23-8	133	31-7	182	35-4	231	40-3	280	45-2	329	51-5	378	56-7		
36	13-4	85	24-0	134	31-7	183	35-5	232	40-4	281	45-3	330	51-7	379	56-8		
37	13-6	86	24-2	135	31-7	184	35-6	233	40-5	282	45-4	331	51-8	380	56-9		
38	13-9	87	24-4	136	31-8	185	35-7	234	40-6	283	45-5	332	51-9	381	57-0		
39	14-1	88	24-6	137	31-8	186	35-8	235	40-7	284	45-6	333	52-0	382	57-1		
40	14-4	89	24-8	138	31-8	187	35-9	236	40-8	285	45-7	334	52-1	383	57-2		
41	14-7	90	25-0	139	31-9	188	36-0	237	40-9	286	45-8	335	52-2	384	57-3		
42	14-9	91	25-2	140	31-9	189	36-1	238	41-0	287	45-9	336	52-3	385	57-4		
43	15-2	92	25-4	141	31-9	190	36-2	239	41-1	288	46-0	337	52-4	386	57-5		
44	15-4	93	25-6	142	32-0	191	36-3	240	41-2	289	46-1	338	52-5	387	57-6		
45	15-7	94	25-8	143	32-0	192	36-4	241	41-3	290	46-3	339	52-6	388	57-7		
46	16-0	95	26-0	144	32-0	193	36-5	242	41-4	291	46-5	340	52-8	389	57-8		
47	16-2	96	26-2	145	32-1	194	36-6	243	41-5	292	46-7	341	52-9	390	57-9		
48	16-5	97	26-4	146	32-1	195	36-7	244	41-6	293	46-9	342	53-0	391	58-0		
49	16-7	98	26-6	147	32-1	196	36-8	245	41-7	294	47-1	343	53-1	392	58-1		
50	17-0	99	26-8	148	32-2	197	36-9	246	41-8	295	47-3	344	53-2	393	58-2		
51	17-2	100	27-0	149	32-2	198	37-0	247	41-9	296	47-5	345	53-3	394	58-3		
52	17-4	101	27-2	150	32-2	199	37-1	248	42-0	297	47-7	346	53-4	395	58-4		
53	17-6	102	27-3	151	32-3	200	37-2	249	42-1	298	47-9	347	53-5	396	58-5		
54	17-8	103	27-5	152	32-4	201	37-3	250	42-2	299	48-1	348	53-6	397	58-6		
55	18-0	104	27-6	153	32-5	202	37-4	251	42-3	300	48-3	349	53-7	398	58-7		
56	18-2	105	27-8	154	32-6	203	37-5	252	42-4	301	48-5	350	53-9	399	58-8		

Taryfy wyjątkowe.

I. Koks, węgiel kopalny, węgiel smołowy, torf, blendy kopalne, antracyt, muł i miał węglany, cegiełki węglane (briquets), węgiel smolisty, cegły z węgla smolistego i torfu, jakoteż żużle, walcowiny i młotowiny, tudzież popiół wszelkiego rodzaju (żużle i zendra z kruszców obacz taryfę wyjątkową XII).

Przewoźne jednostkowe od 100 kilogramów i 1 kilometra.

Od 1 — 50 kilometrów 0·22 centy wal. austr.

" 51—100 " 0·14 " " "

" 101—200 " 0·12 " " "

za każdy kilometr nad 200 " 0·08 " " "

Oplata za manipulację 3·0 centy wal. austr. od 100 kilogramów.

Dla posyłek węgla z opola ostrawsko-karwińskiego „z kopalni“, a względnie „z dworca dombrowskiego kolei kopalnianej“ oplata za manipulacją 2·0 centy wal. austr. od 100 kilogramów.

II. Przewóz a) węgla drzewnego, miału z węgla drzewnego, b) worków do węgla drzewnego, próżnych, używanych.

Przewoźne ustanowione pod a) pobierane będzie tylko wtedy, gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci; pod b) do wszelkiej wagi.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. mon. papierową łącznie z opłatą za manipulację.

Kilo- me- trów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne
8	2·6	20	4·6	32	7·1	44	8·9	56	10·3	68	11·8
9	2·7	21	4·8	33	7·3	45	9·0	57	10·4	69	11·9
10	2·8	22	5·0	34	7·4	46	9·1	58	10·6	70	12·0
11	2·9	23	5·2	35	7·6	47	9·2	59	10·7	71	12·1
12	3·0	24	5·4	36	7·8	48	9·4	60	10·8	72	12·2
13	3·2	25	5·6	37	7·9	49	9·5	61	10·9	73	12·4
14	3·4	26	5·8	38	8·1	50	9·6	62	11·0	74	12·5
15	3·6	27	6·0	39	8·2	51	9·7	63	11·2	75	12·6
16	3·8	28	6·2	40	8·4	52	9·8	64	11·3	76	12·7
17	4·0	29	6·4	41	8·5	53	10·0	65	11·4	77	12·8
18	4·2	30	6·8	42	8·6	54	10·1	66	11·5	78	13·0
19	4·4	31	7·0	43	8·8	55	10·2	67	11·6		

Za każdy następny kilometr liczyć należy opłatę jednostkową po 0·1 centa wal. austr. monetą papierową od 100 kilogramów.

III. Drzewo kragłę pniowe i tyczne (także z grubsza ociosane), jakoteż szczapowe i kraglakowe, ogółem aż do 2·5 metra długości mające; drzewo gałęziowe, prętowe, chróst i faszyny; podkłady pod koleje żelazne, surowe i napawane, zrżyny przy cięciu drzewa odpadające, nie więcej nad 6 metrów długie; następujące drwa przeznaczone na potrzeby kopalń: drzewo pniowe i kraglakowe, podkłady, krokwie, zrżyny, opółki, ogółem aż do 6 metrów długości, jakoteż deszczułki cienkie aż do 1·5 metra długości.

Gdy posyłający oddaje najmniej po 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci. — Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacya.

[illegible]

IV. Drzewo opałowe, gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacya.

[illegible]

Za 80 i więcej kilometrów pobierane będą opłaty taryfy wyjątkowej III.

V. Kora (lub) nie pokruszona i nie mielona, gdy posyłający oddaje ładunek pełnowagonowy w ilości po 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacyą.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	3·0	50	7·80	92	14·10	134	20·40	176	26·70	218	33·00	260	39·20	302	45·40
9	3·1	51	7·95	93	14·25	135	20·55	177	26·85	219	33·15	261	39·35	303	45·55
10	3·2	52	8·10	94	14·40	136	20·70	178	27·00	220	33·30	262	39·50	304	45·70
11	3·3	53	8·25	95	14·55	137	20·85	179	27·15	221	33·45	263	39·65	305	45·85
12	3·4	54	8·40	96	14·70	138	21·00	180	27·30	222	33·55	264	39·70	306	46·00
13	3·5	55	8·55	97	14·85	139	21·15	181	27·45	223	33·60	265	39·85	307	46·15
14	3·6	56	8·70	98	15·00	140	21·30	182	27·60	224	33·75	266	40·00	308	46·30
15	3·7	57	8·85	99	15·15	141	21·45	183	27·75	225	33·90	267	40·15	309	46·45
16	3·8	58	9·00	100	15·30	142	21·60	184	27·90	226	34·05	268	40·30	310	46·60
17	3·9	59	9·15	101	15·45	143	21·75	185	28·05	227	34·20	269	40·45	311	46·75
18	4·0	60	9·30	102	15·60	144	21·90	186	28·20	228	34·35	270	40·60	312	46·90
19	4·1	61	9·45	103	15·75	145	22·05	187	28·35	229	34·50	271	40·75	313	47·05
20	4·2	62	9·60	104	15·90	146	22·20	188	28·50	230	34·65	272	40·90	314	47·20
21	4·3	63	9·75	105	16·05	147	22·35	189	28·65	231	34·80	273	41·05	315	47·35
22	4·4	64	9·90	106	16·20	148	22·50	190	28·80	232	34·95	274	41·20	316	47·50
23	4·5	65	10·05	107	16·35	149	22·65	191	28·95	233	35·10	275	41·35	317	47·65
24	4·6	66	10·20	108	16·50	150	22·80	192	29·10	234	35·25	276	41·50	318	47·80
25	4·7	67	10·35	109	16·65	151	22·95	193	29·25	235	35·40	277	41·65	319	47·95
26	4·8	68	10·50	110	16·80	152	23·10	194	29·40	236	35·55	278	41·80	320	48·10
27	4·9	69	10·65	111	16·95	153	23·25	195	29·55	237	35·70	279	41·95	321	48·25
28	5·0	70	10·80	112	17·10	154	23·40	196	29·70	238	35·90	280	42·10	322	48·40
29	5·1	71	10·95	113	17·25	155	23·55	197	29·85	239	36·05	281	42·25	323	48·55
30	5·2	72	11·10	114	17·40	156	23·70	198	30·00	240	36·20	282	42·40	324	48·70
31	5·3	73	11·25	115	17·55	157	23·85	199	30·15	241	36·35	283	42·55	325	48·85
32	5·4	74	11·40	116	17·70	158	24·00	200	30·30	242	36·50	284	42·70	326	49·00
33	5·5	75	11·55	117	17·85	159	24·15	201	30·45	243	36·65	285	42·85	327	49·15
34	5·6	76	11·70	118	18·00	160	24·30	202	30·60	244	36·80	286	43·00		
35	5·7	77	11·85	119	18·15	161	24·45	203	30·75	245	36·95	287	43·15		
36	5·8	78	12·00	120	18·30	162	24·60	204	30·90	246	37·10	288	43·30		
37	5·9	79	12·15	121	18·45	163	24·75	205	31·05	247	37·25	289	43·45		
38	6·0	80	12·30	122	18·60	164	24·90	206	31·20	248	37·40	290	43·60		
39	6·15	81	12·45	123	18·75	165	25·05	207	31·35	249	37·55	291	43·75		
40	6·30	82	12·60	124	18·90	166	25·20	208	31·50	250	37·70	292	43·90		
41	6·45	83	12·75	125	19·05	167	25·35	209	31·65	251	37·85	293	44·05		
42	6·60	84	12·90	126	19·20	168	25·50	210	31·80	252	38·00	294	44·20		
43	6·75	85	13·05	127	19·35	169	25·65	211	31·95	253	38·15	295	44·35		
44	6·90	86	13·20	128	19·50	170	25·80	212	32·10	254	38·30	296	44·50		
45	7·05	87	13·35	129	19·65	171	25·95	213	32·25	255	38·45	297	44·65		
46	7·20	88	13·50	130	19·80	172	26·10	214	32·40	256	38·60	298	44·80		
47	7·35	89	13·65	131	19·95	173	26·25	215	32·55	257	38·75	299	44·95		
48	7·50	90	13·80	132	20·10	174	26·40	216	32·70	258	38·90	300	45·10		
49	7·65	91	13·95	133	20·25	175	26·55	217	32·85	259	39·05	301	45·25		

Za 328 i więcej kilometrów pobierane będą opłaty klasy C.

VI. Worki na korę i dębiankę, próżne, wracające w jakiegokolwiek ilości.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. mon. papierową łącznie z opłatą za manipulacya.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	3-1	50	13-3	92	21-2	134	27-2	176	31-7	218	36-2	260	41-6	302	48-3	344	55-0	386	61-8
9	3-5	51	13-3	93	21-2	135	27-2	177	31-9	219	36-2	261	41-8	303	48-5	345	55-2	387	61-9
10	3-9	52	13-5	94	21-2	136	27-2	178	32-0	220	36-2	262	41-9	304	48-6	346	55-4	388	62-1
11	4-3	53	13-8	95	21-2	137	27-2	179	32-2	221	36-2	263	42-1	305	48-8	347	55-5	389	62-2
12	4-7	54	14-0	96	21-2	138	27-2	180	32-4	222	36-2	264	42-2	306	49-0	348	55-7	390	62-4
13	5-1	55	14-3	97	21-2	139	27-2	181	32-6	223	36-2	265	42-4	307	49-1	349	55-8	391	62-6
14	5-5	56	14-6	98	21-2	140	27-2	182	32-8	224	36-2	266	42-6	308	49-3	350	56-0	392	62-7
15	5-9	57	14-8	99	21-2	141	27-2	183	32-9	225	36-2	267	42-7	309	49-4	351	56-2	393	62-9
16	6-2	58	15-1	100	21-2	142	27-2	184	33-1	226	36-2	268	42-9	310	49-6	352	56-3	394	63-0
17	6-6	59	15-3	101	21-2	143	27-2	185	33-3	227	36-3	269	43-0	311	49-8	353	56-5	395	63-2
18	7-0	60	15-6	102	21-4	144	27-2	186	33-5	228	36-5	270	43-2	312	49-9	354	56-6	396	63-4
19	7-4	61	15-9	103	21-6	145	27-2	187	33-7	229	36-6	271	43-4	313	50-1	355	56-8	397	63-5
20	7-8	62	16-1	104	21-8	146	27-2	188	33-8	230	36-8	272	43-5	314	50-2	356	57-0	398	63-7
21	8-2	63	16-4	105	22-1	147	27-2	189	34-0	231	37-0	273	43-7	315	50-4	357	57-1	399	63-8
22	8-6	64	16-6	106	22-3	148	27-2	190	34-2	232	37-1	274	43-8	316	50-6	358	57-3	400	64-0
23	9-0	65	16-9	107	22-5	149	27-2	191	34-4	233	37-3	275	44-0	317	50-7	359	57-4	401	64-2
24	9-4	66	17-2	108	22-7	150	27-2	192	34-6	234	37-4	276	44-2	318	50-9	360	57-6	402	64-3
25	9-8	67	17-4	109	22-9	151	27-2	193	34-7	235	37-6	277	44-3	319	51-0	361	57-8	403	64-5
26	10-1	68	17-5	110	23-1	152	27-4	194	34-9	236	37-8	278	44-5	320	51-2	362	57-9	404	64-6
27	10-5	69	17-5	111	23-3	153	27-5	195	35-1	237	37-9	279	44-6	321	51-4	363	58-1	405	64-8
28	10-5	70	17-5	112	23-5	154	27-7	196	35-3	238	38-1	280	44-8	322	51-5	364	58-2	406	65-0
29	10-5	71	17-5	113	23-7	155	27-9	197	35-5	239	38-2	281	45-0	323	51-7	365	58-4	407	65-1
30	10-5	72	17-5	114	23-9	156	28-1	198	35-6	240	38-4	282	45-1	324	51-8	366	58-6	408	65-3
31	10-5	73	17-5	115	24-2	157	28-3	199	35-8	241	38-6	283	45-3	325	52-0	367	58-7	409	65-4
32	10-9	74	17-5	116	24-4	158	28-4	200	36-0	242	38-7	284	45-4	326	52-2	368	58-9	410	65-6
33	11-2	75	17-5	117	24-6	159	28-6	201	36-2	243	38-9	285	45-6	327	52-3	369	59-0	411	65-8
34	11-6	76	17-5	118	24-8	160	28-8	202	36-2	244	39-0	286	45-8	328	52-5	370	59-2	412	65-9
35	11-9	77	17-7	119	25-0	161	29-0	203	36-2	245	39-2	287	45-9	329	52-6	371	59-4	413	66-1
36	12-2	78	17-9	120	25-2	162	29-2	204	36-2	246	39-4	288	46-1	330	52-8	372	59-5	414	66-2
37	12-6	79	18-2	121	25-4	163	29-3	205	36-2	247	39-5	289	46-2	331	53-0	373	59-7	415	66-4
38	12-9	80	18-4	122	25-6	164	29-5	206	36-2	248	39-7	290	46-4	332	53-1	374	59-8	416	66-6
39	13-3	81	18-6	123	25-8	165	29-7	207	36-2	249	39-8	291	46-6	333	53-3	375	60-0	417	66-7
40	13-3	82	18-9	124	26-0	166	29-9	208	36-2	250	40-0	292	46-7	334	53-4	376	60-2	418	66-9
41	13-3	83	19-1	125	26-3	167	30-1	209	36-2	251	40-2	293	46-9	335	53-6	377	60-3	419	67-0
42	13-3	84	19-3	126	26-5	168	30-2	210	36-2	252	40-3	294	47-0	336	53-8	378	60-5	420	67-2
43	13-3	85	19-6	127	26-7	169	30-4	211	36-2	253	40-5	295	47-2	337	53-9	379	60-6		
44	13-3	86	19-8	128	26-9	170	30-6	212	36-2	254	40-6	296	47-4	338	54-1	380	60-8		
45	13-3	87	20-0	129	27-1	171	30-8	213	36-2	255	40-8	297	47-5	339	54-2	381	61-0		
46	13-3	88	20-2	130	27-2	172	31-0	214	36-2	256	41-0	298	47-7	340	54-4	382	61-1		
47	13-3	89	20-5	131	27-2	173	31-1	215	36-2	257	41-1	299	47-8	341	54-6	383	61-3		
48	13-3	90	20-7	132	27-2	174	31-3	216	36-2	258	41-3	300	48-0	342	54-7	384	61-4		
49	13-3	91	20-9	133	27-2	175	31-5	217	36-2	259	41-4	301	48-2	343	54-9	385	61-6		

VII. Dębiana (rozdrobniona lub mielona kora [łub]).

Gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacją.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	3.1	23	9.0	38	12.9	53	13.8	68	17.5	83	19.1	98	21.2	113	23.7	128	25.3
9	3.5	24	9.4	39	13.3	54	14.0	69	17.5	84	19.3	99	21.2	114	23.9	129	25.4
10	3.9	25	9.8	40	13.3	55	14.3	70	17.5	85	19.6	100	21.2	115	24.0	130	25.5
11	4.3	26	10.1	41	13.3	56	14.6	71	17.5	86	19.8	101	21.2	116	24.1	131	25.6
12	4.7	27	10.5	42	13.3	57	14.8	72	17.5	87	20.0	102	21.4	117	24.2	132	25.7
13	5.1	28	10.5	43	13.3	58	15.1	73	17.5	88	20.2	103	21.6	118	24.3	133	25.8
14	5.5	29	10.5	44	13.3	59	15.3	74	17.5	89	20.5	104	21.8	119	24.4	134	25.9
15	5.9	30	10.5	45	13.3	60	15.6	75	17.5	90	20.7	105	22.1	120	24.5	135	26.0
16	6.2	31	10.5	46	13.3	61	15.9	76	17.5	91	20.9	106	22.3	121	24.6	136	26.1
17	6.6	32	10.9	47	13.3	62	16.1	77	17.7	92	21.2	107	22.5	122	24.7	137	26.2
18	7.0	33	11.2	48	13.3	63	16.4	78	17.9	93	21.2	108	22.7	123	24.8	138	26.3
19	7.4	34	11.6	49	13.3	64	16.6	79	18.2	94	21.2	109	22.9	124	24.9	139	26.4
20	7.8	35	11.9	50	13.3	65	16.9	80	18.4	95	21.2	110	23.1	125	25.0	140	26.5
21	8.2	36	12.2	51	13.3	66	17.2	81	18.6	96	21.2	111	23.3	126	25.1	141	26.6
22	8.6	37	12.6	52	13.5	67	17.4	82	18.9	97	21.2	112	23.5	127	25.2	142	26.7

Następnie przewoźne podług taryfy wyjątkowej III.

VIII. Materiały budowlane:

- a) Piasek, zaprawa murarska, wapno (także białe i czarne) palone, wapno przymieszkowe, także wapno nawozowe i gips nawozowy.

Gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne jednostkowe za 100 kilogramów i 1 kilometr od 1 aż do 60 kilometrów 0 16 centów wal. austr. mon. papierową, za każdy następny kilometr nad 60 kilometrów 0 13 centów wal. austr. mon. papierową.

Opłata za manipulacją 2 0 centów wal. austr. mon. papierową za 100 kilogramów.

- b) Kamienie, jakoto kamienie do budowy, łamane, ciosane, kostkowe, brukowe, nieobrobione lub surowo przysposobione (także brukowe brzeżne, krawędziowe i obwódkowe), jakoteż wszelkie kamienie przydatne na podstawy i do szutrowania, nakoniec łupek dachowy, cegły, cegły murarskie i dachówki.

Gdy posyłający oddaje ładunki pełnowagonowe w ilości po 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. mon. papierową łącznie z opłatą za manipulacją.

Kilo- metrów	Prze- woźne	Kilo- metrów	Prze- woźne	Kilo- metrów	Prze- woźne	Kilo- metrów	Prze- woźne	Kilo- metrów	Prze- woźne	Kilo- me- trów	Prze- woźne
8	2.1	13	3.4	18	4.7	23	5.7	28	6.5	33	7.3
9	2.3	14	3.6	19	4.9	24	5.8	29	6.6	.	.
10	2.6	15	3.9	20	5.2	25	6.0	30	6.8	.	.
11	2.9	16	4.2	21	5.4	26	6.2	31	6.8	.	.
12	3.1	17	4.4	22	5.5	27	6.3	32	7.0	.	.

Od więcej niż 33 kilometrów pobiera się powyższe przewoźne *ad a)* i opłatę za manipulacją po 2 0 centa wal. austr. monetą papierową za każde 100 kilogramów.

Ziemia, zwyczajna (podług nomenklatury w I części), odpadki wapienia i iskrzyka.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłata za manipulacya.

[illegible]

Od 276 kilometrów przewoźne klasy C.

Gdy posylający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. łącznie z opłatą za manipulacya.

[illegible]

Od 61 kilometrów przewoźne klasy C.

XI. Ołów w bryłach, sztabach, półwałcach, płytach i krążkach (obłakach), herta, cynk ołowiu, popiół ołowiany, tlenek ołowiu, metaliczne odpadki ołowiu; towary ołowiane pospolite a mianowicie: czcionki drukarskie, typy i płyty stereotypowe, dalej półmiski, talerze, garnki, i inne naczynia kuchenne z ołowiu; towary ołowiane, jakoto: rury, szrut, wałce, drut ołowiany i stare kule ołowiane, nakoniec glejta ołowiana.

Od przedmiotów tych w jakiegokolwiek wadze zostaną oddane, pobierane będzie przewoźne klasy A.

XII. Rudy surowe wszelkiego rodzaju (podług nomenklatury w części I), zuzle i okwasy rud, gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. anstr. łącznie z opłatą za manipulacya.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	2-1	34	7-5	60	13-2	86	17-2	112	22-4	138	24-2	164	26-2	190	30-4
9	2-3	35	7-7	61	13-4	87	17-4	113	22-6	139	24-2	165	26-4	191	30-6
10	2-6	36	7-9	62	13-6	88	17-6	114	22-7	140	24-2	166	26-6	192	30-7
11	2-9	37	8-1	63	13-9	89	17-8	115	22-8	141	24-2	167	26-7	193	30-9
12	3-1	38	8-4	64	14-1	90	18-0	116	22-9	142	24-2	168	26-9	194	31-0
13	3-4	39	8-6	65	14-3	91	18-2	117	23-0	143	24-2	169	27-0	195	31-2
14	3-6	40	8-8	66	14-5	92	18-4	118	23-2	144	24-2	170	27-2	196	31-4
15	3-9	41	9-0	67	14-7	93	18-6	119	23-3	145	24-2	171	27-4	197	31-5
16	4-2	42	9-2	68	15-0	94	18-8	120	23-4	146	24-2	172	27-5	198	31-7
17	4-4	43	9-5	69	15-2	95	19-0	121	23-5	147	24-2	173	27-7	199	31-8
18	4-7	44	9-7	70	15-2	96	19-2	122	23-6	148	24-2	174	27-8	200	32-0
19	4-9	45	9-9	71	15-2	97	19-4	123	23-8	149	24-2	175	28-0	201	32-2
20	5-2	46	10-1	72	15-2	98	19-6	124	23-9	150	24-2	176	28-2	202	32-3
21	5-5	47	10-3	73	15-2	99	19-8	125	24-0	151	24-2	177	28-3	203	32-5
22	5-7	48	10-6	74	15-2	100	20-0	126	24-1	152	24-3	178	28-5	204	32-6
23	6-0	49	10-8	75	15-2	101	20-2	127	24-2	153	24-5	179	28-6	205	32-8
24	6-2	50	11-0	76	15-2	102	20-4	128	24-2	154	24-6	180	28-8	206	33-0
25	6-5	51	11-2	77	15-4	103	20-6	129	24-2	155	24-8	181	29-0	207	33-1
26	6-8	52	11-4	78	15-6	104	20-8	130	24-2	156	25-0	182	29-1	208	33-3
27	6-8	53	11-7	79	15-8	105	21-0	131	24-2	157	25-1	183	29-3	209	33-4
28	6-8	54	11-9	80	16-0	106	21-2	132	24-2	158	25-3	184	29-4	210	33-6
29	6-8	55	12-1	81	16-2	107	21-4	133	24-2	159	25-4	185	29-6	211	33-8
30	6-8	56	12-3	82	16-4	108	21-6	134	24-2	160	25-6	186	29-8	212	33-9
31	6-8	57	12-5	83	16-6	109	21-8	135	24-2	161	25-8	187	29-9	213	34-0
32	7-0	58	12-8	84	16-8	110	22-0	136	24-2	162	25-9	188	30-1	214	34-1
33	7-3	59	13-0	85	17-0	111	22-2	137	24-2	163	26-1	189	30-2	215	34-2

Następnie przewoźne I taryfy wyjątkowej.

XIII. Żelazo kute i stal kuta itd. towary żelazne i stalowe, żelazo surowe i stal surowa (wszystkie te przedmioty podług nomenklatury w części I), naczynia blaszane polewane, tudzież towary z lanego żelaza (obacz część I).

Od posylek takich w jakiegokolwiek wadze posyłający je oddaje, pobierane będzie przewoźne klasy A, gdy posyłający oddaje najmniej 5.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci, przewoźne klasy B.

XIV. Od soli glauberskiej, gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci, pobierane będzie przewoźne taryfy oddzielnej 1.

XV. Sól kuchenna, morska, kamienna i warzonka, także sól bydlęca, morska i fabryczna.

Gdy posyłający oddaje w ilościach od 5.000—10.000 kilogramów,

przewoźne jednostkowe za 100 kilogramów i 1 kilometr od	1—100 kilometrów	0·40 c. wal. austr.
"	101—150	0·37 " " "
"	151—200	0·33 " " "
"	201—300	0·32 " " "
"	301—400	0·28 " " "
"	nad 400	0·20 " " "

gdy posyłający oddaje w ilościach po 10.000 kilogramów i większych od

1—100	"	0·38 " " "
101—200	"	0·28 " " "
201—300	"	0·27 " " "
301—400	"	0·25 " " "
nad 400	"	0·24 " " "

Oplata za manipulacją 4 centy wal. austr. od 100 kilogramów.

XVI. Łód i śnieg, gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Za odległości nad 40 kilometrów pobierane będzie przewoźne jednostkowe po 0·12 centów wal. austr. monetą papierową od 100 kilogramów i 1 kilometra prócz opłaty za manipulacją po 4 centy wal. austr. monetą papierową od 100 kilogramów.

Za przestrzenie aż do 40 kilometrów pobierane być ma następujące przewoźne od 100 kilogramów w centach wal. austr. monetą papierową łącznie z opłatą za manipulacją.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
8	2·1	12	3·1	16	4·2	20	5·2	24	6·2	28	6·8	32	7·0	36	7·9	40	8·8
9	2·3	13	3·4	17	4·4	21	5·5	25	6·5	29	6·8	33	7·3	37	8·1		
10	2·6	14	3·6	18	4·7	22	5·7	26	6·8	30	6·8	34	7·5	38	8·4		
11	2·9	15	3·9	19	4·9	23	6·0	27	6·8	31	6·8	35	7·7	39	8·6		

XVII. Żywiec ziemna, wosk ziemny itd.

Gdy posyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci, pobierane będzie przewoźne klasy C.

XVIII. Piwo w beczkach, wino (także moszcz) w beczkach, wino owocowe i moszcz owocowy.

W jakiegokolwiek wadze będą oddane, pobierane być ma przewoźne klasy A.

XXII. Posyłki pospieszne, pospolite, oddane w ilościach aż do 50 kilogramów włącznie i aż do 4 pak za jednym listem przewozowym jako jednej pošyłki.

Od pošylek takich liczone będzie podwójnie przewoźne klasy normalnej I.

XXIII. Sieczka, trzyny, zezyny, plewy, słoma, tudzież konieczyna pocięta i wysuszona.

Gdy pošyłający oddaje najmniej 3.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci do Wiednia.

Od pošylek takich, jeżeli przebiegają najmniej 150 kilometrów pobierane będzie na liniach kolei północnej Cesarza Ferdynanda przewoźne taryfy oddzielnej I i od pošylek takich liczyć należy opłatę przypadającą na 150 kilometrów podług taryfy oddzielnej I (tablica do obliczania należności) dopóty, dopóki przewoźne za rzeczywisty ciężar, któreby na podstawie ogólnych klas taryfowych podług klasyfikacyi towarów przypadają, nie będzie tańsze.

XXIV. Wody mineralne.

Gdy pošyłający oddaje najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci, pobierane będzie przewoźne klasy B.

XXV. Materiały dla telegrafu i rekwiizyty c. k. austriackiego zarządu telegrafów.

Ceny przewozu za 100 kilogramów i 1 kilometr, gdy się przewozi

jako pošyłkę pospieszną	0·53 centa wal. austr. mon. papierową,
jako zwykłą pošyłkę	0·26 " " " " "

Oprócz tych należności pobierać się będzie opłatę za manipulacją po 10 centów wal. austr. mon. papierową od 100 kilogramów, gdy pošyłka idzie jako pospieszna a po 4 centy wal. austr. mon. papierową od 100 kilogramów, gdy idzie jako zwykła.

XXVI a. Zwierzęta żywe (z wyjątkiem koni, zrzebiąt, mułów, rogacizny, tudzież trzody chlewnej i owiec.

Od wagonu pojedynczego . . 1	} centa wal. austr. mon. pap. za kilometr i m ² powierzchni użytego wagonu łącznie z opłatą za manipulacją.
" " o dwóch podłogach 1·5	

Od przewozu wagonem o dwóch podłogach liczyć należy przewoźne o 1·5 centa wal. austr. mon. papierową za kilometr i m² tylko jednej podłogi użytego wagonu.

Od koni, źrzebiąt i mułów pobiera się za m² powierzchni użytego magazynu i za jeden kilometr pierwszych 300 kilometrów 1·4 centa wal. austr. mon. papierową,
za każdy kilometr nad 300 kilometrów 0·8 " " " " "
łącznie z opłatą za manipulacją.

XXVI b. Od rogacizny pełnemi wagonami w ogólności

pobierać się będzie za kilometr i m² powierzchni użytego wagonu

na przestrzeni pierwszych 300 kilometrów	0·88 centa wal. austr. mon. papierową,
za każdy kilometr ponad 300 kilometrów	0·80 " " " " "

łącznie z opłatą za manipulacją.

W obrocie z Krakowa i Oświęcima do Wiednia (St. Marx) pobierać się będzie 0·70) centa w. a. a w obrocie z innych stacyj sieci kolei północnej do Wiednia (St. Marx) 0·77) mon. pap. za kilometr i m² powierzchni użytego wagonu łącznie z opłatą za manipulacją.

XXVI c. Trzoda chlewna i

Przewoźne od m² powierzchni miejsca w centach wal.

Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne	
	wagon pojedynczy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedynczy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedynczy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedynczy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedynczy	wagon o dwóch podłogach
1	8 0	6 00	43	43 0	32 25	85	81 1	63 75	127	117 2	95 25	169	153 3	126 75
2	8 0	6 00	44	44 0	33 00	86	82 0	64 50	128	118 1	96 00	170	154 2	127 50
3	8 0	6 00	45	45 0	33 75	87	82 8	65 25	129	118 9	96 75	171	155 1	128 25
4	8 0	6 00	46	46 0	34 50	88	83 7	66 00	130	119 8	97 50	172	155 9	129 00
5	8 0	6 00	47	47 0	35 25	89	84 5	66 75	131	120 7	98 25	173	156 8	129 75
6	8 0	6 00	48	48 0	36 00	90	85 4	67 50	132	121 5	99 00	174	157 6	130 50
7	8 0	6 00	49	49 0	36 75	91	86 3	68 25	133	122 4	99 75	175	158 5	131 25
8	8 0	6 00	50	50 0	37 50	92	87 1	69 00	134	123 2	100 50	176	159 4	132 00
9	9 0	6 75	51	51 0	38 25	93	88 0	69 75	135	124 1	101 25	177	160 2	132 75
10	10 0	7 50	52	52 0	39 00	94	88 8	70 50	136	125 0	102 00	178	161 1	133 50
11	11 0	8 25	53	53 0	39 75	95	89 7	71 25	137	125 8	102 75	179	161 9	134 25
12	12 0	9 00	54	54 0	40 50	96	90 6	72 00	138	126 7	103 50	180	162 8	135 00
13	13 0	9 75	55	55 0	41 25	97	91 4	72 75	139	127 5	104 25	181	163 7	135 75
14	14 0	10 50	56	56 0	42 00	98	92 3	73 50	140	128 4	105 00	182	164 5	136 50
15	15 0	11 25	57	57 0	42 75	99	93 1	74 25	141	129 3	105 75	183	165 4	137 25
16	16 0	12 00	58	57 9	43 50	100	94 0	75 00	142	130 1	106 50	184	166 2	138 00
17	17 0	12 75	59	58 7	44 25	101	94 9	75 75	143	131 0	107 25	185	167 1	138 75
18	18 0	13 50	60	59 6	45 00	102	95 7	76 50	144	131 8	108 00	186	168 0	139 50
19	19 0	14 25	61	60 5	45 75	103	96 6	77 25	145	132 7	108 75	187	168 8	140 25
20	20 0	15 00	62	61 3	46 50	104	97 4	78 00	146	133 6	109 50	188	169 7	141 00
21	21 0	15 75	63	62 2	47 25	105	98 3	78 75	147	134 4	110 25	189	170 5	141 75
22	22 0	16 50	64	63 0	48 00	106	99 2	79 50	148	135 3	111 00	190	171 4	142 50
23	23 0	17 25	65	63 9	48 75	107	100 0	80 25	149	136 1	111 75	191	172 3	143 25
24	24 0	18 00	66	64 8	49 50	108	100 9	81 00	150	137 0	112 50	192	173 1	144 00
25	25 0	18 75	67	65 6	50 25	109	101 7	81 75	151	137 9	113 25	193	174 0	144 75
26	26 0	19 50	68	66 5	51 00	110	102 6	82 50	152	138 7	114 00	194	174 8	145 50
27	27 0	20 25	69	67 3	51 75	111	103 5	83 25	153	139 6	114 75	195	175 7	146 25
28	28 0	21 00	70	68 2	52 50	112	104 3	84 00	154	140 4	115 50	196	176 6	147 00
29	29 0	21 75	71	69 1	53 25	113	105 2	84 75	155	141 3	116 25	197	177 4	147 75
30	30 0	22 50	72	69 9	54 00	114	106 0	85 50	156	142 2	117 00	198	178 3	148 50
31	31 0	23 25	73	70 8	54 75	115	106 9	86 25	157	143 0	117 75	199	179 1	149 25
32	32 0	24 00	74	71 6	55 50	116	107 8	87 00	158	143 9	118 50	200	180 0	150 00
33	33 0	24 75	75	72 5	56 25	117	108 6	87 75	159	144 7	119 25	201	180 9	150 75
34	34 0	25 50	76	73 4	57 00	118	109 5	88 50	160	145 6	120 00	202	181 7	151 50
35	35 0	26 25	77	74 2	57 75	119	110 3	89 25	161	146 5	120 75	203	182 6	152 25
36	36 0	27 00	78	75 1	58 50	120	111 2	90 00	162	147 3	121 50	204	183 4	153 00
37	37 0	27 75	79	75 9	59 25	121	112 1	90 75	163	148 2	122 25	205	184 3	153 75
38	38 0	28 50	80	76 8	60 00	122	112 9	91 50	164	149 0	123 00	206	185 2	154 50
39	39 0	29 25	81	77 7	60 75	123	113 8	92 25	165	149 9	123 75	207	186 0	155 25
40	40 0	30 00	82	78 5	61 50	124	114 6	93 00	166	150 8	124 50	208	186 9	156 00
41	41 0	30 75	83	79 4	62 25	125	115 5	93 75	167	151 6	125 25	209	187 7	156 75
42	42 0	31 50	84	80 2	63 00	126	116 4	94 50	168	152 5	126 00	210	188 6	157 50

owce pełnemi wagonami.

austr. mon. papierowa łącznie z opłatą za manipulacyą.

Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne		Kilometrów	Przewoźne	
	wagon pojedyn- czy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedyn- czy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedyn- czy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedyn- czy	wagon o dwóch podłogach		wagon pojedyn- czy	wagon o dwóch podłogach
211	189.5	158.25	253	225.6	189.75	295	261.7	221.25	337	297.8	252.75	379	333.9	284.25
212	190.3	159.00	254	226.4	190.50	296	262.6	222.00	338	298.7	253.50	380	334.8	285.00
213	191.2	159.75	255	227.3	191.25	297	263.4	222.75	339	299.5	254.25	381	335.7	285.75
214	192.0	160.50	256	228.2	192.00	298	264.3	223.50	340	300.4	255.00	382	336.5	286.50
215	192.9	161.25	257	229.0	192.75	299	265.1	224.25	341	301.3	255.75	383	337.4	287.25
216	193.8	162.00	258	229.9	193.50	300	266.0	225.00	342	302.1	256.50	384	338.2	288.00
217	194.6	162.75	259	230.7	194.25	301	266.9	225.75	343	303.0	257.25	385	339.1	288.75
218	195.5	163.50	260	231.6	195.00	302	267.7	226.50	344	303.8	258.00	386	340.0	289.50
219	196.3	164.25	261	232.5	195.75	303	268.6	227.25	345	304.7	258.75	387	340.8	290.25
220	197.2	165.00	262	233.3	196.50	304	269.4	228.00	346	305.6	259.50	388	341.7	291.00
221	198.1	165.75	263	234.2	197.25	305	270.3	228.75	347	306.4	260.25	389	342.5	291.75
222	198.9	166.50	264	235.0	198.00	306	271.2	229.50	348	307.3	261.00	390	343.4	292.50
223	199.8	167.25	265	235.9	198.75	307	272.0	230.25	349	308.1	261.75	391	344.3	293.25
224	200.6	168.00	266	236.8	199.50	308	272.9	231.00	350	309.0	262.50	392	345.1	294.00
225	201.5	168.75	267	237.6	200.25	309	273.7	231.75	351	309.9	263.25	393	346.0	294.75
226	202.4	169.50	268	238.5	201.00	310	274.6	232.50	352	310.7	264.00	394	346.8	295.50
227	203.2	170.25	269	239.3	201.75	311	275.5	233.25	353	311.6	264.75	395	347.7	296.25
228	204.1	171.00	270	240.2	202.50	312	276.3	234.00	354	312.4	265.50	396	348.6	297.00
229	204.9	171.75	271	241.1	203.25	313	277.2	234.75	355	313.3	266.25	397	349.4	297.75
230	205.8	172.50	272	241.9	204.00	314	278.0	235.50	356	314.2	267.00	398	350.3	298.50
231	206.7	173.25	273	242.8	204.75	315	278.9	236.25	357	315.0	267.75	399	351.1	299.25
232	207.5	174.00	274	243.6	205.50	316	279.8	237.00	358	315.9	268.50	400	352.0	300.00
233	208.4	174.75	275	244.5	206.25	317	280.6	237.75	359	316.7	269.25	401	352.9	300.75
234	209.2	175.50	276	245.4	207.00	318	281.5	238.50	360	317.6	270.00	402	353.7	301.50
235	210.1	176.25	277	246.2	207.75	319	282.3	239.25	361	318.5	270.75	403	354.6	302.25
236	211.0	177.00	278	247.1	208.50	320	283.2	240.00	362	319.3	271.50	404	355.4	303.00
237	211.8	177.75	279	247.9	209.25	321	284.1	240.75	363	320.2	272.25	405	356.3	303.75
238	212.7	178.50	280	248.8	210.00	322	284.9	241.50	364	321.0	273.00	406	357.2	304.50
239	213.5	179.25	281	249.7	210.75	323	285.8	242.25	365	321.9	273.75	407	358.0	305.25
240	214.4	180.00	282	250.5	211.50	324	286.6	243.00	366	322.8	274.50	408	358.9	306.00
241	215.3	180.75	283	251.4	212.25	325	287.5	243.75	367	323.6	275.25	409	359.7	306.75
242	216.1	181.50	284	252.2	213.00	326	288.4	244.50	368	324.5	276.00	410	360.6	307.50
243	217.0	182.25	285	253.1	213.75	327	289.2	245.25	369	325.3	276.75	411	361.5	308.25
244	217.8	183.00	286	254.0	214.50	328	290.1	246.00	370	326.2	277.50	412	362.3	309.00
245	218.7	183.75	287	254.8	215.25	329	290.9	246.75	371	327.1	278.25	413	363.2	309.75
246	219.6	184.50	288	255.7	216.00	330	291.8	247.50	372	327.9	279.00	414	364.0	310.50
247	220.4	185.25	289	256.5	216.75	331	292.7	248.25	373	328.8	279.75	415	364.9	311.25
248	221.3	186.00	290	257.4	217.50	332	293.5	249.00	374	329.6	280.50	416	365.8	312.00
249	222.1	186.75	291	258.3	218.25	333	294.4	249.75	375	330.5	281.25	417	366.6	312.75
250	223.0	187.50	292	259.1	219.00	334	295.2	250.50	376	331.4	282.00	418	367.5	313.50
251	223.9	188.25	293	260.0	219.75	335	296.1	251.25	377	332.2	282.75	419	368.3	314.25
252	224.7	189.00	294	260.8	220.50	336	297.0	252.00	378	333.1	283.50	420	369.2	315.00

XXVII. Olej skalny (nafta), olej błękitny i zielony, tudzież smoła kopalna w beczkach.

Wszystkie te przedmioty idą od Krakowa i pochodzą z Galicji.

a) Za posyłki w ilościach od 5.000 aż do 10.000 kilogramów.

Od 1 aż do 200 kilometrów po 0.35 centów wal. austr. za 100 kilogramów i 1 kilometr prócz opłaty za manipulacją po 4 centy wal. austr. od 100 kilogramów.

Nad 200 kilometrów opłata klasy A.

b) Za posyłki w ilościach po 10.000 i więcej kilogramów.

Od 1 aż do 200 kilometrów 0.35 centów wal. austr. za 100 kilogramów i 1 kilometr,

nad 200 kilometrów ogółem 0.25 centów wal. austr. za 100 kilogramów i 1 kilometr; prócz opłaty za manipulacją po 4 centy wal. austr. od 100 kilogramów.

XXVIII. a) buraki cukrowe, b) odpadki buraków cukrowych, wytłoczyny, buraki pastewne i osad saturacyjny.

Gdy posyłający oddaje ładunek pełnowagonowy w ilości najmniej 10.000 kilogramów za jednym listem przewozowym i zajmuje cały wagon lub za niego płaci.

Przewoźne w centach wal. austr. mon. papierową za 100 kilogramów łącznie z opłatą za manipulacją.

Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne	Kilometrów	Przewoźne
5	a 3.1	25	a 8.5	45	a 11.8	65	a 13.8	85	a 15.8	105	a 17.8	125	a 19.8	145	a 21.8	165	a 23.8
	b 3.0		b 5.0		b 7.0		b 9.0		b 11.0		b 13.0		b 15.0		b 17.0		b 19.0
6	a 3.1	26	a 8.7	46	a 11.9	66	a 13.9	86	a 15.9	106	a 17.9	126	a 19.9	146	a 21.9	166	a 23.9
	b 3.1		b 5.1		b 7.1		b 9.1		b 11.1		b 13.1		b 15.1		b 17.1		b 19.1
7	a 3.1	27	a 8.9	47	a 12.0	67	a 14.0	87	a 16.0	107	a 18.0	127	a 20.0	147	a 22.0	167	a 24.0
	b 3.1		b 5.2		b 7.2		b 9.2		b 11.2		b 13.2		b 15.2		b 17.2		b 19.2
8	a 3.1	28	a 9.2	48	a 12.1	68	a 14.1	88	a 16.1	108	a 18.1	128	a 20.1	148	a 22.1	168	a 24.1
	b 3.1		b 5.3		b 7.3		b 9.3		b 11.3		b 13.3		b 15.3		b 17.3		b 19.3
9	a 3.5	29	a 9.4	49	a 12.2	69	a 14.2	89	a 16.2	109	a 18.2	129	a 20.2	149	a 22.2	169	a 24.2
	b 3.4		b 5.4		b 7.4		b 9.4		b 11.4		b 13.4		b 15.4		b 17.4		b 19.4
10	a 3.9	30	a 9.6	50	a 12.3	70	a 14.3	90	a 16.3	110	a 18.3	130	a 20.3	150	a 22.3	170	a 24.3
	b 3.5		b 5.5		b 7.5		b 9.5		b 11.5		b 13.5		b 15.5		b 17.5		b 19.5
11	a 4.3	31	a 9.8	51	a 12.4	71	a 14.4	91	a 16.4	111	a 18.4	131	a 20.4	151	a 22.4	171	a 24.4
	b 3.6		b 5.6		b 7.6		b 9.6		b 11.6		b 13.6		b 15.6		b 17.6		b 19.6
12	a 4.7	32	a 10.0	52	a 12.5	72	a 14.5	92	a 16.5	112	a 18.5	132	a 20.5	152	a 22.5	172	a 24.5
	b 3.7		b 5.7		b 7.7		b 9.7		b 11.7		b 13.7		b 15.7		b 17.7		b 19.7
13	a 5.1	33	a 10.3	53	a 12.6	73	a 14.6	93	a 16.6	113	a 18.6	133	a 20.6	153	a 22.6	173	a 24.6
	b 3.8		b 5.8		b 7.8		b 9.8		b 11.8		b 13.8		b 15.8		b 17.8		b 19.8
14	a 5.5	34	a 10.5	54	a 12.7	74	a 14.7	94	a 16.7	114	a 18.7	134	a 20.7	154	a 22.7	174	a 24.7
	b 3.9		b 5.9		b 7.9		b 9.9		b 11.9		b 13.9		b 15.9		b 17.9		b 19.9
15	a 5.9	35	a 10.7	55	a 12.8	75	a 14.8	95	a 16.8	115	a 18.8	135	a 20.8	155	a 22.8	175	a 24.8
	b 4.0		b 6.0		b 8.0		b 10.0		b 12.0		b 14.0		b 16.0		b 18.0		b 20.0
16	a 6.2	36	a 10.9	56	a 12.9	76	a 14.9	96	a 16.9	116	a 18.9	136	a 20.9	156	a 22.9	176	a 24.9
	b 4.1		b 6.1		b 8.1		b 10.1		b 12.1		b 14.1		b 16.1		b 18.1		b 20.1
17	a 6.6	37	a 11.0	57	a 13.0	77	a 15.0	97	a 17.0	117	a 19.0	137	a 21.0	157	a 23.0	177	a 25.0
	b 4.2		b 6.2		b 8.2		b 10.2		b 12.2		b 14.2		b 16.2		b 18.2		b 20.2
18	a 7.0	38	a 11.1	58	a 13.1	78	a 15.1	98	a 17.1	118	a 19.1	138	a 21.1	158	a 23.1	178	a 25.1
	b 4.3		b 6.3		b 8.3		b 10.3		b 12.3		b 14.3		b 16.3		b 18.3		b 20.3
19	a 7.2	39	a 11.2	59	a 13.2	79	a 15.2	99	a 17.2	119	a 19.2	139	a 21.2	159	a 23.2	179	a 25.2
	b 4.4		b 6.4		b 8.4		b 10.4		b 12.4		b 14.4		b 16.4		b 18.4		b 20.4
20	a 7.4	40	a 11.3	60	a 13.3	80	a 15.3	100	a 17.3	120	a 19.3	140	a 21.3	160	a 23.3	180	a 25.3
	b 4.5		b 6.5		b 8.5		b 10.5		b 12.5		b 14.5		b 16.5		b 18.5		b 20.5
21	a 7.6	41	a 11.4	61	a 13.4	81	a 15.4	101	a 17.4	121	a 19.4	141	a 21.4	161	a 23.4	181	a 25.4
	b 4.6		b 6.6		b 8.6		b 10.6		b 12.6		b 14.6		b 16.6		b 18.6		b 20.6
22	a 7.8	42	a 11.5	62	a 13.5	82	a 15.5	102	a 17.5	122	a 19.5	142	a 21.5	162	a 23.5	182	a 25.5
	b 4.7		b 6.7		b 8.7		b 10.7		b 12.7		b 14.7		b 16.7		b 18.7		b 20.7
23	a 8.1	43	a 11.6	63	a 13.6	83	a 15.6	103	a 17.6	123	a 19.6	143	a 21.6	163	a 23.6	183	a 25.6
	b 4.8		b 6.8		b 8.8		b 10.8		b 12.8		b 14.8		b 16.8		b 18.8		b 20.8
24	a 8.3	44	a 11.7	64	a 13.7	84	a 15.7	104	a 17.7	124	a 19.7	144	a 21.7	164	a 23.7	184	a 25.7
	b 4.9		b 6.9		b 8.9		b 10.9		b 12.9		b 14.9		b 16.9		b 18.9		b 20.9

Za każdy następny kilometr liczyć należy opłatę jednostkową po 0.1 centów w. a. monetą papierową od 100 kilogramów.

Załączka C.

Postanowienia

tyczące się oznaczenia drożnego i wynagrodzenia.

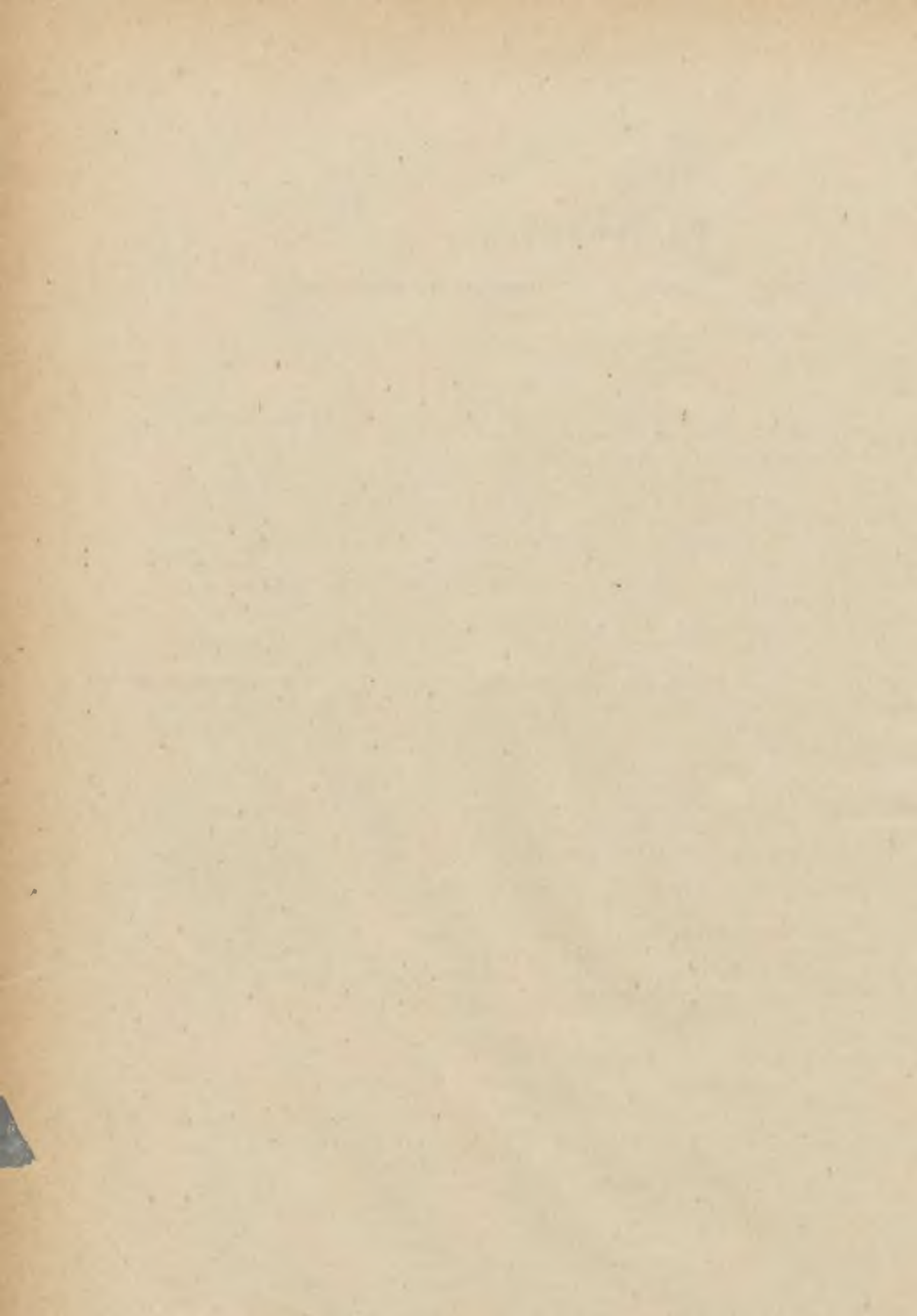
I. Do oznaczenia drożnego ustanawiane będą corocznie dla każdej z osobna linii, której Rząd ma współużywać i dla obu stacyj kresowych (a według okoliczności dla połączenia torów na otwartej kolei, zajmującego miejsce stacyi kresowej):

- a) Odsetki po $5\frac{1}{16}$ od sta od kapitału wyłożonego rzeczywiście na nieruchome części składowe linii, licząc tu kupno gruntu i na inwentarz tu należący, na tej linii będący, a więc z wyłączeniem materiału kolowego, nie licząc kosztów zgromadzenia kapitału i odsetek tymczasowych.
- b) Koszta rzeczywiste utrzymania tych zakładów i przedmiotów inwentarza (rozdział 7 aż do 10 ogólnego wzoru rachunków) w roku odnośnym poniesione, z przypadającymi na owe linie udziałami w ubezpieczeniu od pożaru (rozdział 3, artykuł III), w podatkach gruntowych i budynkowych, tudzież w wydatkach ogólnych na nadzór kolejowy i utrzymanie kolei (rozdział 5), oraz z kosztem nadzoru kolejowego w ściślejszem znaczeniu (rozdział 6).
- c) Koszta rzeczywiste służby stacyjnej (rozdział 12) w roku odnośnym poniesione, z wyłączeniem wydatków osobowych i rzeczowych na załatwianie służby przewozowej.

Wydatek roczny, obejmujący pozycye a) aż do c), podzielony przez sumę wszystkich kilometrów wozowo-osioowych, przebieżonych na rzecz obu stron po owejże linii współużywanej, stanowi kwotę drożnego, którą Rząd płacić ma koncesyonaryuszowi za każdy kilometr osioowy, w odnośnym roku przebieżony przez wagony na jego rachunek kursujące.

II. W tych przypadkach, w których wagony, na rachunek Rządu kursujące, przewożone są na linii współużywanej siłą pociagową koncesyonaryusza, z przydaniem jego służby pociągowej i konduktorów, dopłacane będzie za to wynagrodzenie, wymierzone za każdy kilometr wozowo-osioowy w taki sposób przebieżony podług stopy, którą się otrzyma, dzieląc wydatki koncesyonaryusza poniesione w roku odnośnym na kolei, linią współużywaną obejmującej, a mianowicie:

- d) na odsetki po $5\frac{1}{16}$ od sta od rzeczywistych kosztów nabycia lokomotyw, wozów zapasowych i ich rekwizytów, jakoteż utrzymania tychże w dobrym stanie (rozdział 16, artykuł I);
- e) na służbę ruchu (rozdział 13), i
- f) na służbę pociagową (rozdział 15) po strąceniu a według okoliczności doliczeniu czynnego i biernego najmu lokomotyw, przez sumę wszystkich kilometrów wozowo-osioowych, przebieżonych na rachunek obu stron po tej samej kolei i w tym samym roku za pomocą siły pociągowej koncesyonaryusza.



Warunki koncesyjne techniczne
dla
Spółki kolei północnej Cesarza Ferdynanda
do
wybudowania szlaków kolei żelaznej

a) z Bielska na Cieszyn, Mirów, Frensztat i Mezerycz wołoski do Bystrzycy i

b) z Kromieryża na Kojetyn z uściem do kolei północnej morawsko-śląskiej.

1. Postanowienia ogólne.

Szlaki kolejowe, które Spółka kolei północnej Cesarza Ferdynanda ma wybudować jako kolej główną II klasy a to

a) z Bielska do Bystrzycy,

b) z Kromieryża do Kojetyna,

a które to szlaki otrzymają szerokość po 1·435 *m* tymczasowo do chyżości największej po 25 *km* na godzinę, winny być wybudowane i urządzeniami do ruchu opatrzone podług projektów szczegółowych, które c. k. ministerstwo handlu zatwierdzi i podług następujących warunków technicznych.

2. Szlak.

Ad a). Szlak bielsko-bystrzycki około 140 *km* długości mający, poczyna się na północ od stacyi w Bielsku na odnodze dziedzicko-żywieckiej kolei północnej Cesarza Ferdynanda i prowadzi na Cieszyn, gdzie się łączy z c. k. uprzyw. koleją koszycko-bogumińską do stacyi w Mirowie na c. k. uprzyw. kolei ostrawsko-mirowskiej.

Następnie ciągnie się szlak przez Frensztat do Mezerycza wołoskiego i tak dalej aż do stacyi w Bystrzycy na c. k. uprzyw. kolei kromieryskiej.

Celem używania według okoliczności szlaku frydecko-mirowskiego kolei ostrawsko-mirowskiej i przylegającej pod Mezeryczem wołoskim części kolei miejscowej hranicko-wszetyńskiej, wejść należy z zarządami owych kolei żelaznych w rokowania, od których wyniku, jakoteż od wyniku dalszych badań technicznych będzie zależało, czy szlak ma być poprowadzony w powyższym kierunku, czy samoistnie bez dotknięcia Frydku.

Ad b). Szlak kromierysko-kojetyński, około 9 *km* długości mający, wychodzi ze stacyi w Kromieryżu na c. k. uprzyw. kolei kromieryskiej i przeciąwszy rzekę March, prowadzi do stacyi w Kojetynie, gdzie łączy się z koleją północną morawsko-śląską.

3. Budowa dolna.

Szlaki kolejowe, w §fie 1 wzmiankowane, wybudowane być mają o jednym torze, do czego też przy skupowaniu gruntów zastosować się należy. Postanawia się, że największe dozwolone średnie wzniesienie części bieżącego szlaku, leżących na największej spadzistości wynosić ma 20 pro mille = 1:50.

Stacye i przystanki budować należy ile możności poziomo, w przeciwnym razie spadzistość kolei tamże wynosić ma nie więcej jak 2·5 pro mille = 1:400.

Odległość torów wynosić ma na stacyach od środka do środka najmniej 4·75 *m*, na otwartej zaś drodze najmniej 3·5 *m*.

Promienie najnniejszej krzywizny na bieżącej kolei wynosić mogą najmniej 250 *m*.

Przy ustanawianiu stosunków kierunku i spadzistości kolei wykonać należy ściśle „Przepisy tyczące się ustanawiania poziomuicy kolei w największych spadkach i krzywizn przechodowych między liniami prostemi a łukami“, któreto przepisy przez c. k. Inspekcya główną kolei austriackich imieniem c. k. ministerstwa handlu zatwierdzone, wyszły w Dzienniku dla kolei żelaznych i żeglugi parowej (Rocznik 1882 pod Nr. 10).

W budowie dolnej szerokość korony wynosić powinna 4·6 *m* tak dla nasypów jak i dla wykopów.

Gdy nasyp ma więcej niż 5 *m* wysokości, trzeba kolej odpowiednio rozszerzyć.

Stoki wykopów i nasypów należy obsiać i w ogóle utrwalić i stosownie ubezpieczyć.

Ściany pionowe wszystkich mostów i przepustów wymurować należy w sposób trwały a używalna szerokość powierzchni mostu powinna mieć najmniej 4·3 *m*.

Wszystkie budowle, które stać będą w odległości aż do 0·7 *km*. od wierzchołka ostatniej zwrotnicy na stacyi zasłoniętej sygnałami dystansowymi lub w miejscu, z którego odnoga wychodzi, opatrzyć należy poręczami. Toż samo rozumie się o budowlach stojących w odległości aż do 0·4 *km* przed rzeczonym punktem kresowym stacyi lub punktem wyjścia odnogi, gdzie niema sygnałów dystansowych; także o wszystkich budowlach, znajdujących się w odległości 0·1 *km* od środka tych przystanków, w których pociągi nie mogą iść na krzyż.

Budowle mające aż do 10 *m* szerokości powinny być sklepione, o ile pozwoli na to wysokość kolei.

Budowle otwarte aż do korony kolei sięgające, jeżeli całkowita ich szerokość w świetle wynosi aż do 2·0 *m*, mogą być zbudowane z drzewa; wszystkie większe otwarte budowle i mosty powinny mieć konstrukcyą żelazną.

Filary pośrednie mostów o więcej otworach stawiać należy w sposób trwały.

Obliczenia konstrukcyi mostów istniejących na kolei żelaznej, opierać się winny na postanowieniach rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 30 sierpnia 1870, L. 12609, Dz. u. p. Nr. 114.

Części najniższe konstrukcyi mostów prowadzących przez rzeki i dzikie potoki, powinny zwyczajnie wznosić się najmniej o 1·0 *m* ponad najwyższy znany wodostan.

Przejazdy mogą być z drzewa na podwalinach murowanych.

4. Budowa wierzchnia.

Budowa wierzchnia ma być wykonana według systemu wiszącego połączenia szyn i według wzorów zatwierdzonych rozporządzeniem c. k. ministerstwa handlu z dnia 30 maja 1882, L. 14581.

Szyny zrobione być mają ze stali lanej a ich waga najmniejsza powinna być taka, aby metr bieżący ważył najmniej 31 *kg*, jeżeli największa ilość podkładów wynosić ma 0·9 *m* od środka do środka.

Podkłady winny mieć najmniej następujące wymiary:

Długość 2·4 *m*, górna szerokość 0·17 *m*, dolna szerokość 0·25 *m*, wysokość 0·15 *m*.

Na łukach o promieniu wynoszącym 800 *m* i mniej, wzmocnić należy odpowiednio przytwierdzenie szyn do podkładów większą ilością haków i płyt podług przepisów o budowie wierzchniej, zatwierdzonych powyższem rozporządzeniem ministerstwa handlu.

Ożwirowanie kolei ma mieć następujące wymiary, licząc od poziomu stopy szyny: szerokość korony 3·3 *m* a wysokość 0·3 *m*.

Odległość, ilość torów i długość stacyj, w których pociągi mają chodzić na krzyż, jakoteż odległość i wydajność stacyj wodnych ustanowić należy w taki sposób, aby w razie potrzeby mogło codziennie kursować w każdym kierunku najmniej 15 pociągów pojedynczych stuosiowych lub 15 podwójnych pięćdziesięcioosiowych.

5. Budynki.

Budynki na stacyach potrzebne dla podróżnych i do ruchu pociągów wystawić należy w sposób trwały ze względu na stosunki miejscowe.

Na wszystkich stacyach i przystankach urządzone być powinny wychodki dla podróżnych.

Budynki do służby towarowej mogą mieć mury pruskie a nawet mogą być drewniane na podmurowaniu.

Wszystkie jednak budynki stawiane być powinny zgodnie z istniejącymi miejscowymi przepisami budownictwa.

Budki strażnicze na szlaku bieżącym stawiać należy z zachowaniem tych samych zasad, których się trzymano na c. k. szlaku rządowym żywiecko-nowo-sandeckim a ich średnia odległość wynosić ma około 1.5 km.

Mogą być zbudowane albo z cegieł, albo z kamienia, albo z drzewa na podwalinie murowanej.

Zagrodzenia stacji i kolei, kobylice i tym podobne urządzenia na kolei zrobione być mają podług prawideł, obowiązujących na c. k. kolei rządowej żywiecko-nowo sandeckiej.

6. Urządzenia ruchu.

Na szlakach kolejowych pod l. 1 wzmiankowanych założyć należy linią telegraficzną i zaprowadzić sygnały dzwonkowe; nadto oprócz wszelkich innych sygnałów akustycznych używane będą do ruchu także sygnały optyczne, w rozporządzeniu o sygnałach przepisane.

Gdzie ze stacji istniejących, do ruchu publicznego służących, wychodzą odnogi, tudzież na wszystkich stacyach rozjazdowych urządzić należy sygnały zasłaniające dystansowe.

Na odnogach wychodzących z bieżącego szlaku kolei do publicznego ruchu służących, położyć należy zawrotnice do zamykania urządzone i sprowadzić je w taki związek z semaforami do nich należącymi, aby zupełne bezpieczeństwo ruchu było zapewnione.

7. Tabor kolejowy.

Przedmioty składające tabor kolejowy nabyć należy tego rodzaju i w takiej ilości, jak tego wymagać będzie spodziewany obrót; kosztu tego prelimitowane będą w sumie najmniej 8.000 zł. a. w. na km długości kolei.

Wiedeń, dnia 4 stycznia 1886.

C. k. Minister handlu:

Pino r. w.

8.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 4 stycznia 1886, o unieważnieniu koncesyi z dnia 14 stycznia 1883 (Dz. u. p. Nr. 12) na kolej żelazną z Bystrzycy do Mezerycza wołoskiego.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 1 stycznia 1886 unieważnia się koncesyą do skutku nie przywiedzioną, która mocą Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 14 stycznia 1883 (Dz. u. p. Nr. 12) nadana została Spółce akcyjnej uprzyw. kolei kromieryskiej do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Bystrzycy do Mezerycza wołoskiego.

Pino r. w.

